SKRZYDLATA POLSKA

NR 36 ● 7. IX. 1969 ● ROK XXV/XXXIX ● CENA 2 ZŁ

W numerze: Zbigniew Ramotowski – DZIĘCIOŁY UCZĄ SIĘ LATAĆ (str. 4–5) ● Andrzej Macko – PODNIEBNA STRAŻ POŻARNA (str. 8–9) ● Wacław Król – KRAKOWSKI DYWIZJON MYŚLIWSKI (str. 12–13) ● Ponadto nowości z dziedziny sportu, techniki i modelarstwa. Dodatek: LOT-NOWINY.

Skoczek spadochronowy po odejściu od samolotu An-2.
Zdjęcie: G. KURZAJCZYK

ROK ZAŁOŻENIA: 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

Wyróżniony Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale – FAI

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (literatura, historia); JERZY POMIANOWSKI (sport, aerokluby); JANUSZ M. WOJCIECHOWSKI (technika, astronautyka). Opracowanie graficzne – STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny – IRENA BAKOWICZ

PRENUMERATA

Kwartalnie – 26 zł
Półrocznie – 52 zł
Rocznie – 104 zł

Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 – Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28. Prenumeraty przyjmowane są do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty.

Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28, tel. 20-46-88, konto PKO Nr 1-6-100024.

Egzemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" – Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² – 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" – Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 7268 P-7

WYDAWCA

WKŁ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

NASZE ROZMOWY

PROBLEMY MŁODYCH SKOCZKÓW W AEROKLUBACH

W rozegranych ostatnio w Elblągu VI Spadochronowych Mistrzostwach Polski Juniorów, wśród kilkudziesięciu naszych skoczków, najlepszym okazał się reprezentant Aeroklubu Gliwickiego Jan BOBER. Z młodym mistrzem przeprowadziliśmy okolicznościową rozmowę.

Jan Bober

— Na początku poprosimy Pana o kilka słów o sobie...

— Mam dwadzieścia lat. Pierwsze skoki ze spadochronem wykonałem w macierzystym aeroklubie w Gliwicach. Moim pierwszym nauczycielem był instr. Bąk. Dotychczas wykonałem 430 skoków. Jestem studentem trzeciego roku Wydziału Metalurgicznego Politechniki Śląskiej. Latam również na szybowcach — mam za sobą kurs lotów wleczonych za samolotem.

— Może zechce Pan jeszcze przypomnieć swój udział w zawodach.

— Zadebiutowałem przed dwoma laty w zawodach o Puchar Zatoki Gdańskiej, a wkrótce potem zająłem piąte miejsce w mistrzostwach juniorów. W ubiegłym roku start w mistrzostwach juniorów zakończył się zdobyciem trzeciej lokaty. W bieżącym sezonie udało mi się wygrać w zawodach o Puchar Zagłębia Miedziowego w Lubinie.

— Zwycięstwo w zawodach jest z pewnością ogromną satysfakcją, ale czy jest Pan z siebie całkowicie zadowolony?

— Wydaje mi się, że mimo wszystko uzyskałem w Elblągu wyniki poniżej moich obiektywnych możliwości. Trudno mi dziś, tak na gorąco po zawodach, znaleźć przyczyny tego faktu. Może zdenerwowanie? Może nadmierna chęć zwycięstwa w ostatnich dla mnie mistrzostwach juniorów? Może dekoncentracja spowodowana mieszaniem konkurencji celnościowej i na akrobację? W każdym bądź razie te same wiązanki wykonywałem na treningu w Krośnie w czasie 7 sekund, a tu traciłem 8 do 9 sekund.

— Interesują nas Pana uwagi o zawodach...

— Organizatorzy mieli do pokonania wiele trudności z zakwaterowaniem i wyżywieniem — wybrnęli z nich na ogół pomyślnie. Bezkonkurencyjni byli skoczkowie radzieccy, którzy doskonale kręcą akrobację i wspaniale mają opanowany spadochron. Już w tym roku wykonali po 300 skoków...

— Jak przygotowywał się Pan do mistrzostw?

— W moim aeroklubie ze zrozumiałych względów możliwości treningu są ograniczone. Rocznie, na przykład, nie mogę wykonać więcej skoków niż 60. Dlatego korzystałem z możliwości treningu w Krośnie. Otrzymałem tam nowy spadochron PTCh-7, ale wykonałem na nim tylko 14 skoków. Jest to za mało, abym całkowicie potrafił wykorzystać wszystkie walory tego sprzętu.

— Wspomniał Pan o ograniczonych możliwościach treningu spadochronowego w aeroklubach. Jak właśnie wygląda — z pozycji juniora — możliwość rozwoju młodego skoczka?

— Moim zdaniem w klubach brakuje instruktorów, którzy potrafiliby poprowadzić szkolenie skoczka powyżej pierwszej klasy. Tempo rozwoju współczesnego spadochroniarstwa jest bardzo duże. Ja na przykład każdego roku musiałem zmieniać sylwetkę przy akrobacji, aby uzyskać lepsze rezultaty. Tymczasem tylko w Krośnie instruktorzy szkolą wyczynowo, tam też można nauczyć się czegoś nowego od kolegów z kadry narodowej. Doświadczenia z Krosna starałem się przenosić do mojego aeroklubu. W mniejszych aeroklubach brak jest spadochronów, a przede wszystkim resursu samolotowego dla skoczków. To są istotne ograniczenia, z którymi spotyka się młody spadochroniarz.

— Czy próbował Pan bić rekordy spadochronowe?

— Procedura bicia rekordów jest dość skomplikowana. Między innymi potrzebne są barografy. Ponadto szanse są tylko w konkurencji skoków grupowych. Na to wszystko w macierzystym aeroklubie nie mam warunków.

— Pana najbliższe plany?

— Bardzo chciałbym startować w tegorocznych mistrzostwach seniorów.

— Największy problem w treningu?

— Pogodzenie sportu ze studiami. Na zajęcia dojeżdżam do Katowic i podróże zabierają mi dodatkowo wiele czasu.

— Może Pan ma jakieś życzenia pod adresem działaczy spadochronowych?

— Tylko jedno — o bliższe zajęcie się spadochronową kadrą juniorów, która dotychczas istniała, pozwolę sobie na szczerość, raczej tylko na papierze.

RADOŚCI I KŁOPOTY NADZIEI SPADOCHRONOWYCH

NIELICZNIE reprezentowane były w Elblągu młode spadochroniarki. Tym bardziej więc każda z nich jest cenna dla tej dziedziny sportu, a już najbardziej wartościowa — sama mistrzyni. Z najlepszą polską młodą spadochroniarką przeprowadziliśmy krótki wywiad.

Danuta Zurniewicz

— Jest Pani jeszcze tak młoda, że możemy chyba zadać niedyskretne pytanie o wiek i nieco danych o sobie...

— Mam dwadzieścia lat i 340 skoków. Ukończyłam też podstawowe szkolenie szybowcowe, ale na kontynuację treningu w tej dziedzinie sportu zabrakło mi czasu. Skoki spadochronowe wykonałam po raz pierwszy w Aeroklubie Poznańskim u instr. Pomietlaka w roku 1965. Jestem absolwentką Studium Nauczycielskiego, a obecnie zamierzam studiować filologię rosyjską. Trenowałam tylko w Aeroklubie Poznańskim.

— Startowała Pani już w jakichś zawodach?

— W 1967 roku pojechałam na IV Spadochronowe Mistrzostwa Polski Juniorów, ale w połowie zawodów skręciłam nogę i... zajęłam w końcowej klasyfikacji piąte miejsce. W ubiegłym roku start w zawodach uniemożliwiły mi egzaminy na uczelni, byłam jedynie w Lubinie. Tegoroczny sezon jest dla mnie najpomyślniejszy. Zajęłam pierwsze miejsce w zawodach o Błękitną Wstęgę Odry.

— Czy zobaczymy nazwisko Pani w tabeli rekordów?

— Trudno mi odpowiedzieć na to pytanie, ponieważ jak dotąd w moim macierzystym aeroklubie nie były organizowane skoki mające na celu atakowanie rekordów. Nie muszę natomiast dodawać prawdy oczywistej, że każdy sportowiec chciałby walczyć też i o rekordy...

— Może zechce Pani podzielić się z nami uwagami o zawodach w Elblągu?

— Mistrzostwa w Elblągu bardzo mi się podobały. Szczególnie miła koleżeńska atmosfera — wszyscy konkurenci solidarnie pomagali sobie wzajemnie. Były pewne trudności w zakwaterowaniu, ale z pewnością sympatyczni gospodarze nie mieli innych możliwości. Ze zwycięstwa bardzo się cieszę, ale z poszczególnych wyników nie jestem zadowolona. Wierzę, że stać mnie na więcej, ale muszę jeszcze dużo pracować, aby moja forma była ustabilizowana.

— Ma Pani jakieś wzory wśród czołowych polskich spadochroniarek?

— Owszem. Bardzo podoba mi się styl reprezentowany przez Annę Kwaśnik z Wrocławia oraz moją klubową koleżankę Bożenę Muszkiet.

— Czy jest Pani zadowolona ze sprzętu, na którym Pani startowała w mistrzostwach?

— Skakałam ze spadochronem PTCh-6, ale myślami jestem już i... sympatią przy nowym spadochronie PTCh-7, który mam wkrótce otrzymać.

— Która z konkurencji bardziej Pani odpowiada?

— Z rozgrywanych prób wyżej cenię skoki na akrobację, w których mniejszą rolę odgrywa szczęście. Celność lądowania to mimo całej współczesnej techniki jeszcze trochę loteria.

— Często młode, osiągające dobre wyniki spadochroniarki z rozmaitych przyczyn rezygnują z kariery zawodniczej, tracą kontakt z lotnictwem. Czy taka przykra możliwość nie rysuje się w Pani przyszłości?

— Absolutnie nie myślę o porzuceniu spadochroniarstwa. Pragnę je uprawiać jak najdłużej. Pragnę jak najwięcej skakać. Słowo!

— Cieszy nas to bardzo, ale — jeśli wolno zapytać — co o tym myśli ten ktoś wybrany...

— On też skacze i łączą nas wspólne zamiłowania. Nie ma więc możliwości konfliktu.

— Czy oprócz spadochroniarstwa zajmują Panią inne sporty?

— Konieczną do skoków kondycję staram się zdobyć przez systematyczną i codzienną gimnastykę. Ponadto kocham góry i piesze wędrówki.

Rozmawiał: **(pom)**

OBCHODY ŚWIĘTA LOTNICTWA

Z okazji tegorocznego Święta Lotnictwa, Minister Obrony Narodowej, gen. broni **Wojciech Jaruzelski** ,wydał rozkaz, w którym dziękuje żołnierzom-lotnikom za dotychczasową ofiarną służbę oraz życzy im wielu dalszych sukcesów w osłonie powietrznych granic naszej ojczyzny.

Minister Obrony Narodowej serdecznie pozdrawia także rodziny kadry, rezerwistów wojsk lotniczych, pracowników lotnictwa cywilnego, robotników, techników i inżynierów przemysłu lotniczego.

Centralne obchody Święta Lotnictwa odbyły się w Warce, gdzie 25 lat temu — 23 sierpnia 1944 roku — wystartowały do swego pierwszego lotu bojowego samoloty 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa".

W przeddzień 25 rocznicy tego pamiętnego wydarzenia odbyło się w Warce uroczyste posiedzenie Miejskiego Komitetu FJN. Oprócz przedstawicieli władz miasta i powiatu, organizacji politycznych, społecznych i miejscowego społeczeństwa w posiedzeniu udział wzięli weterani pułku „Warszawa" oraz oficerowie tej jednostki.

23 sierpnia br. na jednym z placów Warki, który otrzymał w tym dniu nazwę 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa", odbyły się centralne uroczystości z udziałem przedstawicieli Wojsk Lotniczych i Wojsk OPK: gen. bryg. pil. **Z. Żarskiego**, gen. bryg. inż. **S. Kaługina** oraz zastępcy dowódcy Wojsk OPK do spraw politycznych **płk. J. Cieślika**, który wygłosił przemówienie. W czasie uroczystości dokonano również wmurowania aktu erekcyjnego pod budowę Pomnika Lotnika, który stanie na placu Pułku „Warszawa".

Z okazji Święta Lotnictwa odbyły się w jednostkach wojskowych i w wielu miejscowościach kraju uroczyste wieczornice, koncerty oraz spotkania lotników ze społeczeństwem. Pod Pomnikiem Lotnika w Warszawie złożono wieńce. Prasa opublikowała szereg materiałów okolicznościowych poświęconych polskiemu lotnictwu. Również radio i telewizja poświęciły lotnictwu specjalne audycje: m. in. w radio nadano w dniach 21 — 23 sierpnia cykl „Z dziejów lotnictwa polskiego" oraz koncert rozrywkowy „Dedykujemy lotnikom". Telewizja nadała 23 sierpnia półgodzinny program „Wczoraj i dziś polskich skrzydeł".

Na lotniskach sportowych rozegrano z okazji Święta Lotnictwa, dla uczczenia 25-lecia PRL i 50-lecia lotnictwa sportowego, lotnicze zawody klubowe i międzyklubowe. **(y)**

Mistrzostwa juniorów w Elblągu

W dniach 8 — 17 sierpnia br. w Elblągu zostały rozegrane VI Spadochronowe Mistrzostwa Polski Juniorów. Na starcie stanęło 44 uczestników, w tym po 4 ze Związku Radzieckiego i Niemieckiej Republiki Demokratycznej. W konkurencji pań startowało 11 zawodniczek. W punktacji ogólnej triumfowali skoczkowie radzieccy, którzy wygrali konkurencję zespołową (przed Radomiem i NRD), oraz indywidualnie — **W. Maszczenko** (mężczyźni) i **Ł. Mitijanienko** (kobiety).

Tytuły Spadochronowych Mistrzów Polski Juniorów zdobyli **Jan Bober** (Aeroklub Gliwice) oraz **Danuta Żurniewicz** (Poznań).

Obszerną relację z Elbląga zamieścimy w jednym z najbliższych numerów „Skrzydlatej". (p)

SPOTKANIE SENIORÓW MODELARSTWA

WSZYSTKIM zainteresowanym przypominamy, że w dniach 27—28 września w Szkole Szybowcowej Aeroklubu Grudziądzkiego w Lisich Kątach odbędzie się spotkanie seniorów modelarstwa lotniczego. Prosimy o jak najszybsze zgłaszanie uczestnictwa pod adresem Aeroklubu Grudziądzkiego (ob. Jan Michalski). Dodatkowe informacje uzyskać można w macierzystych aeroklubach.

Z obrad ZG APRL

ZASŁUŻENI DZIAŁACZE LOTNICTWA SPORTOWEGO

Wizerunek medalu

W Warszawie obradowało 15 sierpnia br. plenarne posiedzenie Zarządu Głównego Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

W punkcie pierwszym porządku obrad Zarząd Główny, realizując uchwałę z dnia 5 listopada 1968 r. w sprawie obchodów 50-lecia lotnictwa sportowego w Polsce, podjął uchwałę zatwierdzającą pamiątkowy medal 50-lecia. Jest on wybity ze stopu brązowego w kształcie krążka o średnicy 50 mm, na którego licowej stronie widnieje godło Aeroklubu PRL i w otoku napis „Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej", a na odwrocie napis „50 lat polskiego lotnictwa sportowego 1919—1969" w otoku wieńca laurowego.

Jednocześnie Zarząd Główny Aeroklubu PRL ustalił zasady nadawania tego medalu. Ma on charakter plakiety jubileuszowej i jako taki służy upamiętnieniu oraz popularyzacji rocznicy powstania i rozwoju polskiego lotnictwa sportowego i jego osiągnięć w 50-leciu. Nadanie medalu stanowi honorowe wyróżnienie otrzymującej go instytucji lub osoby fizycznej, w związku z czym medal może być nadawany takim osobom lub instytucjom, które swym współdziałaniem lub okazaną pomocą przyczyniły się do rozwoju polskiego lotnictwa sportowego. W celach popularyzatorsko-propagandowych 50-lecia istnienia polskiego lotnictwa sportowego, medal ten może być nadawany również innym organizacjom lotniczym krajowym i zagranicznym lub członkom tych organizacji, a w szczególności członkom Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI). Medal nadawany będzie decyzją Zarządu Głównego APRL przez rok — do 1 września 1970 r.

Na posiedzeniu podjęto również uchwałę o nadaniu odznak Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego działaczom lotnictwa polskiego.

Odznaki otrzymali:

Z Wojsk Lotniczych

Gen. dyw. pil. **JAN RACZKOWSKI**, gen. bryg. pil. **WŁADYSŁAW JAGIEŁŁO**, gen. bryg. pil. **FRANCISZEK KAMIŃSKI**, gen. bryg. pil. **TADEUSZ KREPSKI**, płk pil. **JÓZEF KOWALSKI.**

Z Aeroklubu Białostockiego
JAN JAGODZIK.

Z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego
TADEUSZ GAJDA.

Z Aeroklubu Bydgoskiego
EUGENIUSZ DUBA-DUBIŃSKI.

Z Aeroklubu Częstochowskiego
LUDWIK ANTONOWICZ.

Z Aeroklubu Gdańskiego
MIECZYSŁAW DĄBKOWSKI, JÓZEF POMIANOWSKI, HENRYK SKRZYPCZYK, JAN SOJKA.

Z Aeroklubu Gliwickiego
ZBIGNIEW KIRAKOWSKI.

Z Aeroklubu Grudziądzkiego
FRYDERYK BOLIGŁOWA, MARIAN SADOWSKI, WŁADYSŁAW SZUBSKI, STANISŁAW STACHOWSKI, KAZIMIERZ SZAJDA.

Z Aeroklubu Jeleniogórskiego
EUGENIUSZ KOROL.

Z Aeroklubu Kieleckiego
ROMAN GAJOS, ANDRZEJ PIERZCHAŁA, ADAM WITEK.

Z Aeroklubu Krakowskiego
ADAM CZEPIRSKI, KAZIMIERZ STRYCHARSKI, EDWARD SZAFRAŃSKI.

Z Aeroklubu Kujawskiego
STEFAN MROZOWICZ, ZDZISŁAW PRZYJEMSKI, ANDRZEJ WYPIJEWSKI, EDMUND WOJCIECHOWSKI, BOLESŁAW ANDRYCHOWSKI.

Z Aeroklubu Lubelskiego
HENRYK ĆWIKLIŃSKI, HENRYK NIEMIERSKI, TADEUSZ TŁUCZKIEWICZ, EDWARD ZAJĄC, STANISŁAW CHARLIŃSKI.

Z Aeroklubu Łódzkiego
WŁODZIMIERZ BREDSZNAJDER, MARIAN WIŚNIEWSKI, RYSZARD SZULC, BRONISŁAW ŚWIĄTKOWSKI.

Z Aeroklubu Mieleckiego
TADEUSZ PAKUŁA.

Z Aeroklubu Opolskiego
WŁODZIMIERZ POLESZCZUK, PAWEŁ WOŹNIAK.

Z Aeroklubu Ostrowskiego
ZBIGNIEW RYNOWIECKI.

Z Aeroklubu Płockiego
FRANCISZEK DOROBEK.

Z Aeroklubu Podhalańskiego
STANISŁAW MAREK, STANISŁAW SERAFIN, JAN ZIMNY, TADEUSZ ZŁOTOWSKI.

Z Aeroklubu Pomorskiego
EDWIN ORSZTYNOWICZ.

Z Aeroklubu Radomskiego
ANDRZEJ ADAMCZUK.

Z Aeroklubu Robotniczego w Świdniku
ZDZISŁAW CHYLIŃSKI, STANISŁAW GAJEWSKI.

Z Aeroklubu Rybnickiego Okręgu Węglowego
EDWIN OPIC.

Z Aeroklubu Słupskiego
TADEUSZ DYMEK, ANDRZEJ MACNIAK.

Z Aeroklubu Stalowa Wola
BOLESŁAW BOROWIEC, LESŁAW JAROSZ, HENRYK KORNIAK, ROMAN STRABURZYŃSKI.

Z Aeroklubu Szczecińskiego
STANISŁAW DURAJ.

Z Aeroklubu Śląskiego
SŁAWOMIR KWIATKOWSKI, EDWARD MAKULA, KAZIMIERZ MYSZKOWSKI, STEFAN SKRZYDŁO, WŁADYSŁAW WIAZ.

Z Aeroklubu Warszawskiego
FELIKS BORODZIK, JERZY GŁOWACKI, TADEUSZ MAJEWSKI, WACŁAW MARKOWSKI, JÓZEF MENET, TADEUSZ PAWLIKOWSKI, EUGENIUSZ STAWSKI, TADEUSZ ZIELIŃSKI.

Z Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego
JANUSZ KUMOROWICZ, MARIAN WĘGROWSKI.

Z Aeroklubu Wrocławskiego
HENRYK GOTLIB, WŁADYSŁAW PAWŁOWICZ, ANDRZEJ SOKOLSKI, STANISŁAW SZOMAŃSKI, MARIA TEISSEYRE, ANTONI URNIAŻ.

Z Aeroklubu Ziemi Lubuskiej
ZDZISŁAW KONIK.

Z Centrum Szybowcowego w Lesznie
JÓZEF DANKOWSKI.

Z Klubu Seniorów Lotnictwa
JERZY HEJDUK, JAN KIEŻUN, WANDA MODLIBOWSKA.

Z Warszawy
ANDRZEJ ABŁAMOWICZ, JERZY ADAMEK, JANUSZ BECKER, JAN CZWAKIEL, ZDZISŁAW DUDZIK, WIESŁAW DUDZIŃSKI, ADAM IWIŃSKI, SZCZEPAN KIEŁCZYŃSKI, EUGENIUSZ KRAJEWSKI, JAN KRĘŻAŁEK, JERZY LESZEK, BOLESŁAW ŁABNO, LESZEK PITUCH, STANISŁAW PLUTWIŃSKI, ERNEST PUJSZO, TADEUSZ SKRZYPCZYK, TADEUSZ ŚLIWAK, JERZY ŚWIĄTEK, LUDWIK WIDAWSKI, ZBIGNIEW PELCZARSKI, EDMUND OSIŃSKI, ANDRZEJ TRZCIŃSKI.

Nowo odznaczonym Zasłużonym Działaczom Lotnictwa Sportowego serdecznie gratulujemy.

Zarząd Główny dokonał także zmian na kierowniczych stanowiskach w niektórych aeroklubach.

Na stanowiska wiceprezesów urzędujących mianowani zostali: **Mieczysław Lipski** w Aeroklubie Słupskim, **Wacław Kozielski** w Aeroklubie Śląskim w Katowicach, **Tadeusz Złotowski** w Aeroklubie Podhalańskim w Nowym Sączu i **Stefan Mrozowicz** w Aeroklubie Pomorskim w Toruniu. Na kierowników aeroklubów powołano: **Zdzisława Przyjemskiego** w Aeroklubie Kujawskim w Inowrocławiu (w związku z przejściem S. Mrozowicza do aeroklubu w Toruniu) i **Stanisława Muchę** w Aeroklubie Łódzkim (w związku z rezygnacją M. Wiśniewskiego ze stanowiska wiceprezesa urzędującego w AŁ i przejściem do pracy w Instytucie Lotnictwa w Warszawie).

W toku obrad ZG APRL nadał dyplomy uznania Zarządu Głównego szeregu działaczom i instytucjom, zatwierdził plan techniczno-ekonomiczny Przedsiębiorstwa Usług Lotniczych APRL oraz kadrę narodową w modelarstwie i w sporcie samolotowym. Podjęto także uchwałę o przekazaniu radom narodowym nieodpłatnie wież spadochronowych: w Ciechanowie, w Siedlcach i w Parku Praskim w Warszawie.

Na posiedzeniu tym prezes Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz zgłosił Zarządowi Głównemu Aeroklubu PRL swoją rezygnację z zajmowanej funkcji prezesa urzędującego Aeroklubu PRL.

Zarząd Główny przyjął rezygnację prezesa i wyraził podziękowanie za długoletnią i owocną pracę na rzecz lotnictwa sportowego oraz nadał mu, jako pierwszemu, Medal 50-lecia Polskiego Lotnictwa Sportowego.

Ponadto Zarząd Główny Aeroklubu PRL podjął uchwałę o powierzeniu obowiązków prezesa Aeroklubu PRL do czasu Krajowego Zjazdu — wiceprezesowi Aeroklubu PRL Janowi Antoniszczakowi.

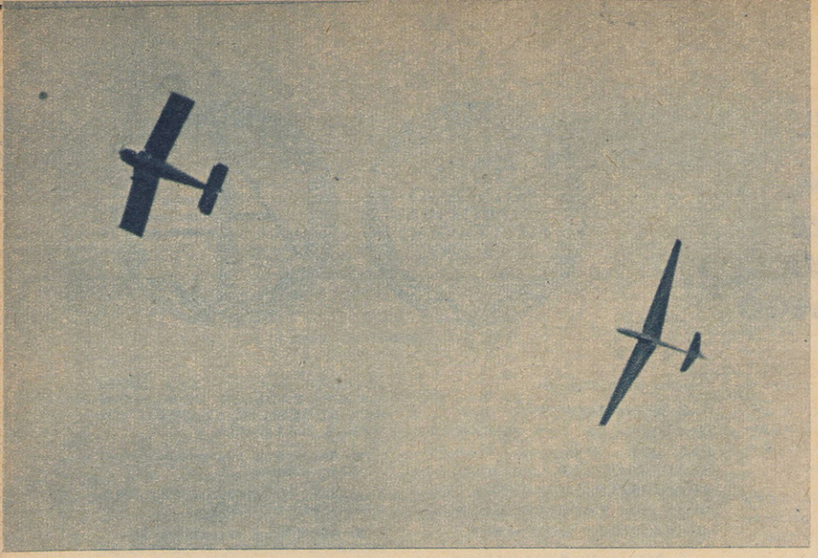
Zarząd Główny ustalił również datę zwołania Krajowego Zjazdu Aeroklubu PRL na dzień 30 listopada lub 7 grudnia 1969 r., powołując skład Komisji Zjazdowej, która rozpoczęła już pracę.

(yy)

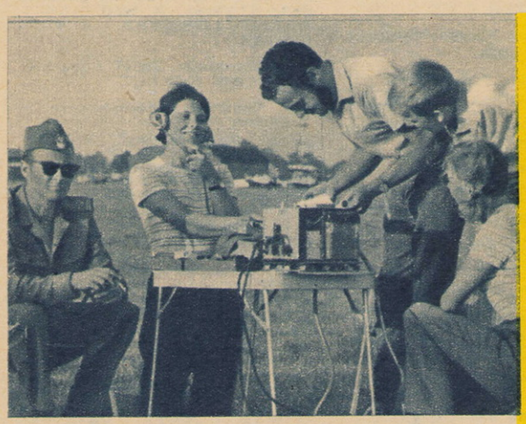
MĘDAL 50-LECIA PIHM DLA „SKRZYDLATEJ"

Miło nam donieść, że z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce nasza redakcja otrzymała od Państwowego Instytutu Hydrologiczno-Meteorologicznego w Warszawie medal pamiątkowy 50-lecia — przyznany „Skrzydlatej Polsce" za zasługi dla rozwoju Instytutu. Z tej okazji gościł w redakcji dyrektor PIHM-u prof. dr Władysław Parczewski (drugi z prawej), który osobiście przekazał medal pamiątkowy wraz z dyplomem dla zespołu na ręce redaktora naczelnego „Skrzydlatej" — J. R. Koniecznego. Dziękujemy.

Zdjęcie: M. Kobrzyński



„DZIĘCIOŁY" UCZĄ SIĘ LATAĆ



Klubowe stanowisko kierowania lotami. Przede wszystkim pada pytanie: co słychać w górze?

Wszyscy orzekli zgodnie, że szybowiec „Czapla" jest posłuszniejszy od traktora typu „Ursus" (obok). Poniżej: Lidia Załecka uzyskała już warunki do Srebrnej Odznaki Szybowcowej, natomiast Paweł Białas to nowicjusz.

DO miasta jeszcze 7 km. Autobusu jak na złość nie ma, a dochodzi godzina 22. Za to w domu pretensje murowane. „Na lotnisku? Do tej pory?"

Już wiem: mego Anioła Stróża zaproszę jutro do Piastowa. Niech przekona się naocznie, że wiceprezes urzędujący — pil. Zdzisław Stróżewski prawie od miesiąca w ogóle nie wraca do domu. Ba, urzędujący! Ale i ten pierwszy, społeczny, głowa rodziny i dyrektor imponującego zakładu — „ZREMB-u" — mgr inż. (i pilot) Lech Jaworski również zarywa nie tylko popołudnia. Dziś wracamy razem, ale wczoraj on zakończył „randkę na lotnisku" o godzinie 2.30. „Mieliśmy nocne skoki — wyjaśnia. — Gościmy właśnie juniorów z Warszawy i Dęblina, którzy wspólnie z naszymi trenują do mistrzostw Polski..."

W ogóle na lotnisku ruch co się zowie. Od świtu do nocy, a bywa że do następnego świtu, krzątają się po murawie piloci, skoczkowie, mechanicy. Zaawansowani i debiutanci. Wśród tych drugich znajdują się...

DZIĘCIOŁY

„Dzięcioły" — to żartobliwa nazwa grupy junaków Lotniczego Przysposobienia Wojskowego I stopnia, organizowanego w Aeroklubie Radomskim tradycyjnie od lat. Dlaczego właśnie „dzięcioły", wie tylko ich wakacyjny tata, bezpośredni opiekun — instruktor pil. Jerzy Ciepielowski. Chłopcy nie obrażają się. Przywykli zarówno do tego określenia, jak i do indywidualnych pseudonimów. Mówi się więc: Yeti, Pelikan, Bambo, Cygan... i — wiadomo, o kogo chodzi. Słychać np. przez pokładowe radio: „Ej, Szwagier, wypuść te hamulce", a Szwagier pośpiesznie wykonuje polecenie.

Chłopcy wiedzą, że Ciepielowski ma prawo żartować. Toć on ich uczył lotniczego „abc". Z nim wykonali po około 50 dubli, pod jego okiem — po 20 lotów samodzielnych. Wprowadzał ich na chwiejnicę, uczył startu, lądowania, i innych elementów tego, co na ziemi wydaje się takie łatwe. Co jest ukoronowaniem 60 godzin wykładów i indywidualnego wkuwania nawigacji, meteorologii, przepisów, mechaniki lotu, budowy szybowców itp.

Nudziło to, męczyło, wydawało się niepotrzebne — aż do czasu, gdy trzeba było chwycić za drążek sterowy. Okazało się wówczas, że bez znajomości tej równie ciekawej co trudnej mechaniki lotu — nie ruszysz, że o iście australijskiego „kangura" wcale nie tak trudno, że zwykły lot po prostej nie jest taki prosty...

Przez blisko miesiąc, codziennie po zamknięciu hangaru, wracali pod namioty zmęczeni, z głowami ciężkimi od wrażeń. Dziś, na kilka dni przed zakończeniem obozu, mówią mi: „Wie pan, to się opłaciło. Będziemy już mogli realizować marzenia..."

MAGIA SKRZYDEŁ

Jakże charakterystyczne dla 17—18-latków! „Opłaciło się" i — „marzenia", chłodna kalkulacja i chęć wzbicia się ponad utarte ziemskie ścieżki. W jaki sposób ci chłopcy trafili na lotnisko, aby spędzić wakacje z cumulusem i zdobyć podstawowe wykształcenie szybowcowe?

Ano, prasowe anonse, wizyty instruktorów w szkołach, afisze itp. Lecz przede wszystkim — magia skrzydeł. Wojtek Kowalski z Dęblina (najlepszy traktorzysta wśród junaków LPW i najlepszy ponoć szybownik wśród nieetatowych traktorzystów...) rzec można wychował się pod skrzydłami latających maszyn. Tata — komendant WOSL, słynnej „Szkoły Orląt" — chłopięcych marzeń nie temperował... Staszek Dusiński z Drożanek w pow. radomskim kończy Technikum Samochodowe, lecz, jak twierdzi, od lat „Skrzydlata Polska" jest jego o b o w i ą z k o w ą lekturą... Janusz Maciejczyk kontynuuje tradycje rodzinne po tacie, byłym pilocie tegoż aeroklubu... Z równym zapałem garnęli się do latania chłopcy szkoleni systemem dochodzącym: Paweł Białas, Krzysztof Maj, Andrzej Wancerz...

Nie ustępują dziewczęta z grupy „dla potrzeb własnych aeroklubu". Sławomira Nowecka czy Maria Grzyb idą w ślady swych starszych koleżanek — Lidii Załęckiej, Ber-

Omówienie lotów — niezbędny element szkolenia. Poniżej: Jurek Żyła i jego siostra Magdalena. Zamiast wrócić do domu, uczy budowy spadochronu.

nadetty Sasin i innych, spędzających na lotnisku niemal każdą wolną godzinę.

Kuszą więc te skrzydła, kuszą, chociaż dosiąść ich wcale nie łatwo...

Wielu chłopców, dziś już „laszowanych", czyli tradycyjnym zwyczajem (w sposób dość oryginalny, przypominający salonowca") pasowanych po pierwszym samodzielnym locie na pilotów, długo przekonywało rodziców o swym powołaniu. Niejedna mama powątpiewała: „Wątły jesteś, gapa, jeszcze zapomnisz gdzie lotnisko, ty się do tego nie nadajesz..." itp. Nie wiedziały kochane, troskliwe mamusie, że spacerem w chmurach delektować się będą tylko ci, którzy przejdą przez kilka gęstych sit. Ci, którzy nadają się pod każdym względem. Tegoroczne szkolenie podstawowe w Radomiu może posłużyć za przykład.

Zgłosiło się mianowicie 500 kandydatów. Po badaniach selekcyjnych w przychodniach międzyszkolnych pozostało około 100. W trakcie badań specjalistycznych wybrano z tej setki do szkolenia tylko 28. Sześciu z owej grupy odpadło po egzaminach teoretycznych, a więc do dalszego szkolenia zakwalifikowało się zaledwie 22... Słowem — trzeba bardzo chcieć, ale też i móc. Lotnictwo nie lubi przypadków.

ZA KILKA LAT, GDY SIĘ SPOTKAMY

Właśnie! Co będzie za kilka lat? Czy dzisiejsze „dzięcioły" pozostaną w „Bocianach" i „Muchach", czy dosiądą „Fok", czy nie zdradzą lotnictwa?

— Praktyka — mówi komendant obozu, Zdzisław Stróżewski — wykazuje, że LPW-I jest zachętą do dalszych kontaktów z aeroklubami, do doskonalenia nabytych umiejętności. Kilku naszych uczniów, jeszcze niedawno „zielonych", ma już srebrne odznaki szybowcowe. Junacy z reguły garną się do WOSL, kończąc uprzednio szkoły średnie i przechodząc szkolenie na samolotach tłokowych. Ci najzdolniejsi i wytrwali osiągają cel...

„Którzy koledzy pragną pójść do szkoły oficerskiej?" — pytam. Wszyscy indagowani podnoszą ręce, a ja wierzę, że przynajmniej kilku stać będzie na ów upór, niezbędny do zrealizowania marzeń.

Moja wiara jest po części wynikiem spotkania ze... skoczkiem, Jerzym Żyłą. Dostrzegłem go, gdy z zapałem wyjaśniał coś długowłosej dziewczynie. Jak się okazało, to siostra, Magdalena, operatorka maszyn analitycznych w Zakładach Metalowych im. gen. Waltera. Przyjechała na lotnisko, aby po raz enty w imieniu rodziców nakłonić Jurka do wcześniejszego powrotu. Ten zaś... począł uczyć siostrę budowy spadochronu.

Jurek, jak mówią, gdyby mógł, spędziłby na lotnisku rok cały. Ale i ma efekty. Wystartował w 1965 r., a już trzykrotny mistrz juniorów Radomia, zdobywca II miejsca na zawodach Ziemi Kieleckiej: drugi w konkurencji celnościowej na mistrzostwach Polski juniorów. Plany — studiować utworzony na wrocławskiej WSWF kierunek: spadochroniarstwo.

— Chce być magistrem skoków... — śmieje się Magdalena.

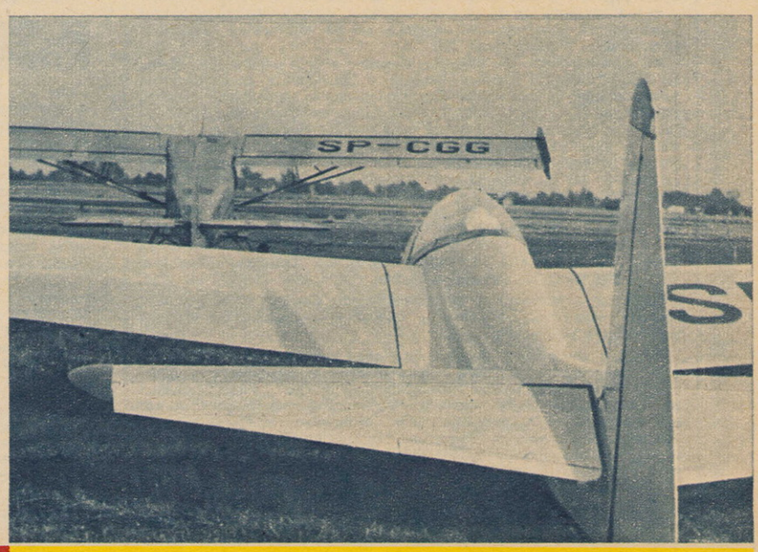
— Nie kpij, siostrzyczko — odcina się Jerzy — bo przecież masz zamiar latać na szybowcach, a podczas powietrznego spacerku trzeba na wszelki wypadek żyć ze „spadakiem" w zgodzie...

— Jesteś uparciuch nie do wytrzymania. Takich nie powinni wpuszczać na lotnisko...

— Przeciwnie, miła pani, przeciwnie — włącza się do rozmowy instruktor, a „dzięcioły" wybuchają śmiechem...

Tekst i zdjęcia:
ZBIGNIEW RAMOTOWSKI

Poniżej: Jeden z 22 „dzięciołów" startuje w przestworza. Jego nie znane dzisiaj nazwisko może będzie głośne za kilka lat.



ZAWODY REGIONALNE

IX SZYBOWCOWE NA POMORZU

W dniach 11—17 lipca br. na lotnisku Aeroklubu Bydgoskiego odbyły się kolejne IX Szybowcowe Mistrzostwa Pomorza. Ogółem startowało 22 zawodników z Aeroklubów: Grudziądza (4), Inowrocławia (4), Torunia (4), Włocławka (2), Bdygoszczy (6) oraz po 1 zawodniku zaproszonym z Aeroklubu Podkarpackiego i Szczecina.

IX SMPom. były jednocześnie eliminacyjnymi zawodami III ligi. Ogółem w ciągu 7 dni rozegrano 5 konkurencji Były to:

15.VII. przelot po trasie trójkąta 112 km

12.VII przelot prędkościowy na trasie długości 112 km

14.VII. przelot docelowo-powrotny długości 117 km

15.VII. przelot po trasie trójkąta 205 km

17.VII. przelot po trasie trójkąta 112 km.

W wyniku rozegrania wymienionych konkurencji tytuł Mistrza Pomorza zdobył Władysław Koślicki (Aeroklub Bydgoski), drugie miejsce zajął Edmund Janowski (Aeroklub Pomorski), a trzecie Leonard Maciejewski (Aeroklub Kujawski).

Oprócz klasyfikacji indywidualnej prowadzona była punktacja drużynowa: 1. Aeroklub Pomorski — 10 499 pkt 2. Aeroklub Bydgoski — 9 883 pkt, 3. Aeroklub Kujawski — 9 401 pkt.

Ogółem zawodnicy wylatali 290 godzin i przelecieli 11 178 km (zaliczonych do punktacji) z tego po trasach zamkniętych 7 296 km. Piloci startowali na szybowcach „Mucha-St." (16), „Jaskółka" (2) oraz „Mucha-100A". Do holowania szybowców użyto 1 PZL-101 („Gawron"), 1 „Junak-2" oraz 3 CSS-13, łącznie 5 samolotów.

Kierownikiem zawodów był zastępca prezesa Wł. Kitrys, kierownikiem sportowym szef wyszkolenia Ryszard Palicki, a komisji sędziowskiej przewodniczył instr. pil Zbigniew Żółkoś.

(zet)

ZAWODY SZYBOWCOWE O „BŁĘKITNĄ WSTĘGĘ ODRY"

Kolejną imprezą zorganizowaną również o „Błękitną Wstęgę Odry" były wrocławskie zawody szybowcowe w obsadzie międzynarodowej. Na starcie imprezy stanęło pięć trzyosobowych zespołów z Birkeród (Dania), Drezna (NRD) i Wrocławia (3 zespoły).

15 lipca rozegrano pierwszą konkurencję, przelot prędkościowy po trasie trójkąta 320 km, Wrocław—Ostrów—Sława Śląska—Wrocław. Z 15 szybowców na mecie zameldowało się osiem. Największą prędkość uzyskał Janusz Gogała 54,4 km/h. Z zagranicznych zawodników na czwartej pozycji uplasował się George Heinrich z Drezna latający na „Libelle Laminar", a na 7 miejscu Jorgen Lauritsen na K-6. Jako ostatni doleciał do mety po 8-godzinnym locie (na wypożyczonej „Musze-100") Ole Arndt z Birkeród. Ole Arndt, najmłodszy uczestnik zawodów, łotem tym zyskał swój pierwszy diament do Złotej Odznaki Szybowcowej i uznanie wszystkich zawodników. Zespołowo konkurencję wygrał Wrocław I przed Wrocławiem II, Birkeród, Dreznem. Następnego dnia ze względu na późny start wyznaczono krótką konkurencję docel-powrót 102 km Wrocław—Wąsosz—Wrocław.

Tym razem szybownicy musieli walczyć na bezchmurnej termice. Kto próbował lecieć indywidualnie, szybko lądował w terenie Pozostali lecieli grupą i zameldowali się na mecie. Ogółem po wykonaniu zadania na mecie zameldowało się 8 szybowców. Zwyciężcą okazał się Janusz Wasilewski, przed Franciszkiem Ragankiewiczem i Januszem Gogałą. Z zawodników zagranicznych 4 i 5 miejsce uzyskali Duńczycy Jorgen Lavristen i Ole Arndt a 6 i 7 reprezentanci NRD George Heinrich i Heinz Winter.

Zespołowo konkurencję wygrał Wrocław I przed Birkeród, Dreznem , Wrocławiem II i III. Po dwóch konkurencjach indywidualnie liderem został Janusz Wasilewski, a zespołowo Wrocław I.

19 lipca szybownicy rozegrali 3 konkurencję — trójkąt 267 km Wrocław—Leszno—Ostrów—Wrocław. Do mety doleciało 10 szybowników. Zrewanżowali się za niepowodzenie swym kolegom piloci II zespołu Wrocławia, którzy tę konkurencję wygrali zespołowo. Indywidualnie 1 miejsce z prędkością 63,06 km/h zajął Janusz Gogała na „Foce" mając tylko 2 minuty przewagi przed Stanisławem Witkiem na „Standard", na 3 miejscu uplasował się Stanisław Błasiak. Z zagranicznych pilotów piloci NRD uplasowali się na 5, 6 i 11 pozycji, a piloci duńscy na 8, 10 i 12 miejscu. Zespołowo zwycięstwo odniosła II drużyna Wrocławia przed pierwszą, Dreznem Birkeród i Wrocławiem III.

Na konkurencji III zawody zakończono, a „Błękitną Wstęgę Odry" zdobył Janusz Gogała z Wrocławia I. Ostateczna klasyfikacja przedstawia się następująco: 1. Janusz Gogała (Wrocław I) — 2 919 pkt; 2. Franciszek Ragankiewicz (Wrocław I) — 2 680 pkt; 3. Janusz Wasilewski (Wrocław I) — 2 552 pkt; 4. George Heinrich (GST Drezno) — 2 307 pkt; 5. Stanisław Witek (Wrocław II) — 2 306 pkt; 6. Stanisław Błasiak (Wrocław II) — 2 199 pkt; 7. Jorgen Lauritsen (Birkeród) — 2 064 pkt. 8. Heinz Winter (GST Drezno) — 1 872 pkt; 9. Ole Arndt (Birkeród) — 1 720 pkt; 10. Jan Baran (Birkeród) — 994 pkt; 11. Stanisław Pasternak (Wrocław II) — 925 pkt; 12. Helmut Claus (GST Drezno) — 888 pkt; 13. Włodzimierz Żołud (Wrocław III) 425 pkt; 14. Bogdan Tomicki (Wrocław III) — 157 pkt; 15. Zenon Jewstrat (Wrocław III) — 100 pkt.

Najlepsi zawodnicy z poszczególnych drużyn i zwycięskie zespoły otrzymały efektowne nagrody z rąd Ojców miasta na uroczystym zakończeniu.

24 lipca zawodnicy zagraniczni oraz czołowi piloci Wrocławia rozegrali rewanżową indywidualną konkurencję o „Puchar Wiceprezesa Aeroklubu Wrocławskiego". Jako zadanie ze względu na słabe warunki wyznaczono docel-powrót 102 km Wrocław—Wąsosz—Wrocław. Pierwsze miejsce zdobył Janusz Wasilewski — Wrocław przed Manfredem Warstat, Georgem Heinrichem z GST Drezno oraz Jorgenem Lavristenem i Ole Arndtem z Birkeród.

Stefan Różycki

W AEROKLUBIE GDAŃSKIM

W dniach 9—31 lipca br. szybownicy Aeroklubu Gdańskiego zorganizowali obóz szybowcowy na lotnisku w Lisich Kątach.

Dzięki uprzejmości kierownictwa Aeroklubu Grudziądzkiego, a w szczególności wiceprezesa Józefa Sitarskiego i Walentego Hardta (o czym niech świadczy odstąpiony na okres obozu hangar na sprzęt) po raz pierwszy szybownicy gdańscy mieli możliwość rozegrania swoich zawodów w bardziej przychylnych warunkach termicznych. W tym rejonie bowiem panuje znacznie lepsza pogoda niż na lotnisku w Gdańsku-Wrzeszczu.

Okazało się, że tego typu wyprawa była bardzo owocna w wyniki. 8 lipca cały sprzęt wraz z pilotami i obsługą został przetransportowany do Lisich Kątów. Od następnego dnia rozpoczęły się intensywne loty. Dzięki skoszarowaniu pilotów można było rozegrać pierwsze zawody szybowcowe Wybrzeża Gdańskiego. Na starcie stanęły wszystkie szybowce gdańskie (10 sztuk) plus po jednym z Olsztyna i Grudziądza oraz jedna „Foka" poza konkursem.

W dniu 10 lipca rozegrana została pierwsza konkurencja: prędkościowy przelot docelowo-powrotny 110 km — Lisie Kąty — Toruń — Lisie Kąty, który wygrał Olgierd Olszewski na „Foce" — 62,1 km/h. Dalsze miejsca zajęli Bohdan Laus na „Jaskółce" — 44,2 km/h przed Bogumiłem Bąbą „M-100" — 37,9 km/h. Konkurencję ukończyło dziewięciu pilotów. Następnego dnia rozegrana została druga konkurencja na trasie Lisie Kąty — Tuchola — Lisie Kąty 130 km. Ukończyło ją czterech pilotów. Najlepszą okazała się Irena Kostka na „M-Standard" — 58,2 km/h przed Jerzym Wegienkiem na „Jaskółce" — 56,8 km/h oraz Olgierdem Olszewskim na „Foce" — 65,0 km/h.

Po dwóch dniach przerwy, spowodowanej złymi warunkami termicznymi, 14 lipca została wyłożona III konkurencja: docelowy przelot prędkościowy Lisie Kąty — Płock — 122 km. Podwójny sukces w tym dniu zanotował Bogusław Sokołowski na „M-100", wygrywając konkurencję z prędkością 77,9 km/h i jednocześnie przelotem 538 km (do przedwojenej kolebki szybownictwa polskiego w Bezmiechowej) zdobył trzeci diament do odznaki szybowcowej. Drugie miejsce wywalczyła Irena Kostka „M-Standard" — 85,4 km/h przed Lechem Skrzynecki „Bocian" — 83,2 km/h. Cel osiągnęło dziewięciu pilotów. Lider po dwóch konkurencjach Olgierd Olszewski przeleciał tylko 20 km i zajął jedno z ostatnich miejsc, zaprzepaszczając szanse na zwycięstwo w zawodach.

W dniu 16 lipca został wyłożony trójkąt 105 km na trasie Lisie Kąty — Piotrowice — Niedźwiedź — Lisie Kąty. Metę przeleciało ośmiu pilotów. Najlepszy czas wywalczył Bohdan Laus na „Jaskółce" — 48,4 km/h, natomiast drugim i trzecim miejscem podzielili się Irena Kostka oraz Lech Skrzynecki z prędkością 40,3 km/h.

Ostatnią, piątą konkurencję rozegrano w sobotę 19 lipca. Był nią ten sam co poprzednio trójkąt 105 km. Pierwsze miejsce zajął Olgierd Olszewski na „Foce". Osiągnął on prędkość 70,0 km/h. Drugie miejsce zdobył Stanisław Kostka na „M-Standard" 48,4 km/h a trzecie miejsce Bogusław Sokołowski na „M-100" 40,8 km/h.

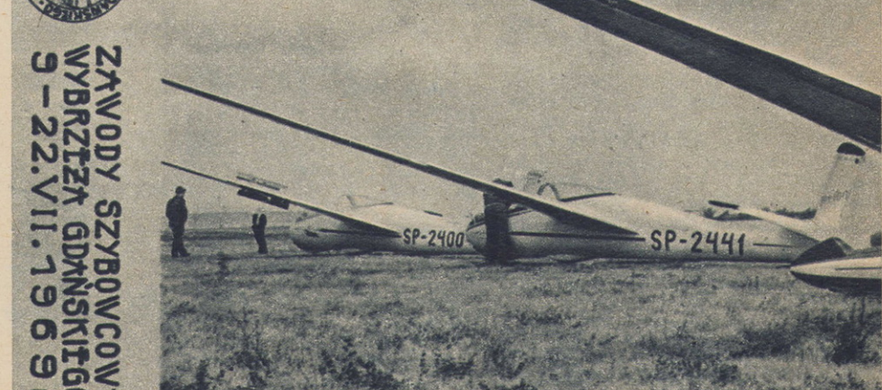
W klasyfikacji końcowej pierwsze miejsce zdobyła Irena Kostka „M-Standard" — 3 188 pkt. W dalszej kolejności uplasowali się: 2. Bohdan Laus (Gdańsk) „Jaskółka" — 2 667 pkt; 3. Bogumił Bąba (Gdańsk) „Mucha-100" — 2 552 pkt; 4. Olgierd Olszewski (Gdańsk) „Foka" — 2 474 pkt; 5. Stanisław Kostka (Gdańsk) — „M-Standard" — 2 088 pkt; 6. Bogumił Sokołowski (Gdańsk) „Mucha-100" — 2 082 pkt; 7. Jerzy Węgienek (Grudziądz) „Jaskółka" — 2 031 pkt; 8. Lech Skrzynecki (Gdańsk) „Bocian" — 1 948 pkt; 9. Olgierd Sankowski (Gdańsk) „M-Standard" — 1 079 pkt; 10. Aniela Kisielewska (Olsztyn) „Mucha-100" — 1 050 pkt; 11. Krzysztof Kurkiewicz (Gdańsk) „Mucha-100" — 576 pkt; 12. Andrzej Golanter (Gdańsk) „Mucha-100" — 109 pkt.

W dniu 21 lipca odbyło się uroczyste zakończenie zawodów. Zawodnicy i obsługa otrzymali nagrody rzeczowe oraz dyplomy i upominki. Wieczorem odbył się wieczorek taneczny wszystkich uczestników zawodów oraz gości. Zawody rozegrane zostały sprawnie, choć przy pomocy tylko jednego samolotu i wózka transportowego z samochodem, co należy uważać za duży sukces organizacyjny.

Druga część turnusu tj. od 22 do 31 lipca była równie owocna w wyniki jak pierwsza. Złożyło się na to między innymi zdobycie przez początkujących pilotów sześciu warunków czasowych i sześciu przewyższeń do srebrnej odznaki szybowcowej. Jedynie wskutek ograniczenia ruchu lotniczego przez kilka ostatnich dni lipca piloci ci nie wykonali przelotów i nie zdobyli pełnych srebrnych odznak szybowcowych. Szybownicy Aeroklubu Gdańskiego chcieli podziękować tą drogą kierownictwu Aeroklubu Grudziądzkiego za umożliwienie zakwaterowania w internacie w Lisich Kątach, udostępnienie lotniska i hangaru oraz życzyć, aby nawiązana współpraca miała dalsze perspektywy rozwoju w latach następnych.

Takie same podziękowania szybownicy gdańscy składają Wielobranżowej Spółdzielni Zaopatrzenia i Zbytu „Spójnia" z Gdańska, która tę imprezę finansowała.

Marek Kochanowski



OSTRÓW • ZIELONA GÓRA • POZNAŃ

Już po raz piąty rozegrane zostały zawody międzyklubowe na ziemi wielkopolskiej. W spotkaniu, które odbyło się w dniach 26—28 lipca br. w Ostrowie Wlkp, wzięły udział reprezentacje Aeroklubów z Zielonej Góry, Poznania oraz Ostrowa. Walka pomiędzy zawodnikami z poszczególnych klubów toczyła się we wszystkich specjalnościach lotniczych.

Konkurencja samolotowa. Zwycięstwo odniósł reprezentant Aeroklubu Ostrowskiego, renomowany pilot w skali krajowej, Stanisław Babiarz, który zdobył aż 980 punktów. Drugie miejsce zajął również miejscowy pilot Jerzy Wyciślak — 650 pkt a trzecie Eugeniusz Olszański (Poznań) — 310 pkt.

Konkurencja szybowcowa. Tu triumfował były członek kadry narodowej Stefan Makne z Aeroklubu Poznańskiego. Dwa następne miejsca zdobyli jednak reprezentanci gospodarzy, a mianowicie Adam Sikora i Edmund Przybylski. Zawodnicy ci uzyskali odpowiednio 10, 8 i 7 punktów.

Konkurencja spadochronowa. Walka w tej konkurencji zakończyła się zdecydowanym sukcesem Adama Kaszy z Aeroklubu Ziemi Lubuskiej, który zgromadził 885,1 punkta. Na następnych miejscach uplasowali się Leszek Biernat (Zielona Góra) — 760,0 pkt i Józef Brzeźniak (Ostrów Wlkp) — 708,9 pkt.

Klasyfikacja drużynowa w poszczególnych konkurenecjach przedstawiała się następująco:

- w konkurencji samolotowej — I. Aeroklub Ostrowski — 23,5 pkt, II. A. Poznański — 16,5 pkt i III. A. Ziemi Lubuskiej — 6,0 pkt.
- w konkurencji szybowcowej — I. A. Ostrowski — 21 pkt, II. A. Poznański — 19 pkt, III. A. Ziemi Lubuskiej — 5 pkt.
- w konkurencji spadochronowej — I. A. Ziemi Lubuskiej — 19 pkt, II. A. Poznański — 14 pkt., III. A. Ostrowski — 13 pkt.

V Międzyklubowe Zawody Lotnicze zakończyły się ogólnym zwycięstwem reprezentantów Aeroklubu Ostrowskiego, którzy zdobyli 57,5 pkt. Drugie miejsce zajął Aeroklub Poznański — 49,5 pkt a trzecie Aeroklub Ziemi Lubuskiej — 30 pkt. Zwycięski zespół otrzymał puchar przechodni. Impreza była udana i dobrze zorganizowana.

Marian Biela

AEROKLUBY

TADEUSZ KRÓLIKIEWICZ 4.

Uzyskane wyniki oddziaływują silnie przede wszystkim na młodzież. Aerokluby, komórki LOPP, i redakcje czasopism zasypywane są prośbami o pomoc i wskazówki. LOPP, Dowództwo Lotnictwa, Ministerstwo Komunikacji i aerokluby stwarzają ośrodki szkolenia szybowcowego i kierują ich działalnością. Głównym inwestorem i organizatorem w tej dziedzinie była Liga. W końcu 1929 r. rozpoczyna ona budowę szkół szybowcowych, w których kandydaci w wieku przedpoborowym szkoleni byli bezpłatnie. Opłaty dla osób nie spełniających tego warunku wynosiły od 15 do 25 zł za kurs, zależnie od stopnia szkolenia. Dla osób nie będących członkami LOPP ustanowiono stawki dwa razy większe. Poza opłatami za wyszkolenie w lotach pobierano również opłaty za uczestnictwo w kursach teoretycznych. Kandydaci na szkolenie szybowcowe musieli być obywatelami polskimi, mieć co najmniej 16 lat, przedstawić świadectwo lekarskie i mieć ukończone w zasadzie 7 oddziałów szkoły powszechnej.

W tych latach zapoczątkował się w Polsce ruch konstruktorski. Przy ośrodkach naukowych, przy fabrykach, w warsztatach wojskowych podejmowano prace nad budową prototypów płatowców, zaprojektowanych zwykle przez pracownika, lub zespół pracowników danej instytucji. Jest rzeczą zrozumiałą, że gorącym pragnieniem tych konstruktorów było wypróbowanie swych płatowców w próbach technicznych i w lotach wychodzących poza obszar lotniska. W ten tylko sposób mogły być ujawnione wady i zalety konstrukcji i skonfrontowane z osiągnięciami współzawodników. Rozumiejąc te pragnienia, jesienią 1927 r. Zarząd Główny LOPP podjął myśl zorganizowania i sfinansowania pierwszego w Polsce konkursu samolotów sportowych małej mocy, zwanych wówczas „awionetkami".

Dzieje tego konkursu, ośmiokrotnie rozegranego w ciągu jedenastu lat, wyraźnie przedstawiają rozwój polskiego lotnictwa sportowego i wyniki pracy aeroklubów.

Pierwszy Konkurs Awionetek odbył się w dniach od 6 do 9 października 1927 r. Regulamin obejmował próby zużycia paliwa, krótkości startu i lądowania, szybkości wznoszenia się, szybkości demontażu i montażu oraz próbę szybkości na trasie Warszawa — Dęblin — Warszawa, długości 190 km.

Samoloty, wraz załogami, zgłoszone były przez:

1. **Sekcję Lotniczą Studentów Politechniki Warszawskiej.** Konstrukcja — J. Drzewiecki. Silnik Anzani 45. Pilot — por. **K. Kalina;**
2. **Podlaską Wytwórnię Samolotów w Białej Podlaskiej.** Konstrukcja — inż. S. Cywiński. Silnik Walter 65. Pilot — mjr **W. Makowski;**
3. **Komitet Powiatowy LOPP w Kaliszu.** Konstrukcja — ucznia temtejszego gimnazjum, W. Kozłowskiego. Silnik — Anzani 45. Pilot — **J. Czyżewski;**
4. **Braci S. i M. Działowskich.** Konstrukcja własna. Silnik — Anzani 45. Pilot — sierż. **S. Działowski;**
5. **Warszawski Wojewódzki Komitet LOPP.** Konstrukcja — B. Skraba. Silnik — Anzani 45. Pilot — por. **B. Skraba;**
6. **Sekcję Lotniczą Studentów Politechniki Warszawskiej.** Konstrukcja — S. Rogalski, S. Wigura i J. Drzewiecki. Silnik — Anzani 45. Pilot — **S. Rogalski;**
7. **J. Medweckiego.** Konstrukcja własna. Silnik — Anzani 45. Pilot — **J. Medwecki.**

Na start nie stawił się samolot J. Medweckiego z powodu defektu silnika. Z tego samego powodu nie ukończył zawodów samolot S. Rogalskiego, S. Wigury i J. Drzewieckiego. Spośród startujących maszyn, jedynie samolot Skraby był dwupłatowcem. Miał konstrukcję metalową, a pokrycie kadłuba i skrzydeł — z płótna. Pozostałe były jednopłatowcami o konstrukcji drewnianej.

Interesujące będzie zapoznanie się z osiągnięciami i danymi technicznymi samolotów, które osiągnęły trzy pierwsze miejsca. (patrz tabelka I).

Czwarty konkurs w 1931 r. przyniósł zwycięstwo por. pil. Franciszkowi Żwirce na samolocie RWD-5.

Piąty — rozegrano dopiero w 1933 r., ze względu, że w 1932 r. odbywały się zawody challange'owe. W 1934 r. i w 1935 r. konkursu nie rozgrywano. Szósty konkurs rozegrany w 1936 r. wnosił zasadnicze zmiany, zarówno w sformułowaniu jego celów, jak i w regulaminie.

Konstruktorzy polscy osiągnęli już wiedzę i umiejętność rozwiązań, które nie ustępowały, a często przewyższały konstrukcje zagraniczne. Można było liczyć, że sprostają oni każdemu zadaniu, postawionemu przez potrzeby obronne państwa. Natomiast sytuacja pod względem rezerw pilotów wojskowych była zdecydowanie zła. Należy tu przypomnieć, że najwyższe władze wojskowe oceniały w 1933 roku ilość wyszkolonych pilotów rezerwy na siedemdziesięciu. Tworzenie nowych pełnowartościowych kadr lotniczych stało się zagadnieniem palącym.

W tym też kierunku poszły zmiany w założeniach i w regulaminie zawodów, które nazwano Krajowym Lotniczym Konkursem Turystycznym. Ważnym postanowieniem było, że w zawodach mogą uczestniczyć tylko piloci turystyczni, wyszkoleni w aeroklubach. Program prób lotu był tak pomyślany, żeby pilot, który ukończył konkurs, mógł z pełnym poczuciem odpowiedzialności zaliczyć się do rezerwy lotnictwa wojskowego.

Zawodników podzielono na dwie klasy: juniorów i seniorów. O przydziale decydował zasób nabytego doświadczenia. Konkurs seniorów rozegrano od 13 do 17, a konkurs juniorów — od 24 do 28 września 1936 r.

Regulamin wprowadzał również między innymi przygotowanie samolotu do przebycia nocy „pod gołym niebem", lądowanie w prostokącie, lot na orientację oraz lot okrężny z różnymi obostrzeniami.

Zawody w klasie seniorów rozpoczęło 30 pilotów, a w klasie juniorów 29. Zakończyło je odpowiednio 26 i 20 pilotów. Pierwsze miejsce zdobyły załogi z Aeroklubu Lwowskiego i Krakowskiego. Zespołowo pierwsze miejsce i nagrodę Ministra Komunikacji, w postaci samolotu RWD-8, uzyskał Aeroklub Gdański.

*

Działalność i wyposażenie aeroklubów w latach 1928—1935 przedstawia tabelka II.

Rok 1936 był ostatnim rokiem, w którym opublikowano dane dotyczące szkolenia kadr lotniczych. Od tej pory dane te uznano za nie nadające się do ujawnienia.

W 1936 roku istniało już 12 aeroklubów, w tym jeden w Gdańsku i jeden balonowy. Były to aerokluby: **Warszawski, Krakowski, Lwowski, Poznański, Wileński, Śląski** (w Katowicach), **Pomorski** (w Toruniu), **Łódzki, Lubelski, Podlasko-Poleski** (w Białej Podlaskiej), **Gdański** i **Klub Balonowy** w Mościcach. Poza tym istniał **Aeroklub Kujawski** w Inowrocławiu, afiliowany do Aeroklubu Poznańskiego. Stan ten do wybuchu wojny nie uległ już zmianie.

Jednocześnie dalsze postępy czyniło szybownictwo. LOPP, poza zasilaniem szkół lotniczych i aeroklubów sprzętem silnikowym, zwrócił baczną uwagę na rozwijający się sport szybowcowy. Powstawały nowe ośrodki szkolenia szybowcowego, rozwijał się ruch konstruktorski, powiększała się liczba pilotów szybowcowych, rosły odległości i wysokości dokonywanych lotów.

Nad zagadnieniami naukowymi, związanymi z tym rodzajem lotnictwa, czuwał Instytut Techniki Szybownictwa przy Politechnice Lwowskiej. Ustaliły się również ramy organizacyjne. Przy Aeroklubie RP powstał Polski Komitet Szybowcowy, któremu podlegało dziesięć Komitetów Okręgowych.

Ta sytuacja pozwoliła na organizowanie Krajowych Zawodów Szybowcowych. W 1935 r. staraniem LOPP zorganizowano zawody w Ustianowej. Piloci Kazimierz Plenkiewicz i Jerzy Oleński ustanowili tam rekord długotrwałości lotu, trwający 11 godzin i 15 minut; pilotka Maria Younga kobiece rekordy wysokości i odległości lotu, a por. Andrzej Włodarkiewicz — rekord wysokości wynoszący 2630 m. Na zawodach w 1936 r. trzy razy przekroczono krajowy rekord wysokości wynoszący 2630 m. i dwa razy — rekord odległości przelotu (210 km). Pilot Żabski osiągnął prawdopodobnie wysokość ponad 4000 m., czego jednak nie można było uznać za rekord, na skutek zamarznięcia wysokościomierza już na wysokości 3500 m. i ten wynik uznano za nowy rekord krajowy.

Zawody w 1937 r. odbyły się w Inowrocławiu. Zgromadziły one 30 zawodników. Bardzo ważną cechą tych zawodów był fakt, że zerwano z mitem, jakoby tego rodzaju imprezy można było urządzać tylko w terenie górzystym. Wyniki potwierdziły tego słuszność. Ogólny czas lotów wyniósł 508 godzin. Przeleciano w sumie 17 440 km., a średni przelot dzienny na jednego pilota wynosił — 58 km, podczas gdy w 1936 r. — 13,5 km.

(c. d. n.)

TABELKA I

Miejsce	Konstruktor	Ciężar Własny	Ciężar Użytkowy	Prędkość maksymalna	Pułap w ciągu 30 min.	Długość Startu	Długość Lądowania
1	Jerzy Drzewiecki	330 kG	197 kG	116,5 km/h	2200 m	110 m	130 m
2	Stanisław Cywiński	416 kG	243 kG	122,5 km/h	1700 m	90 m	140 m
3	Władysław Kozłowski	337 kG	118 kG	88,5 km/h	1900 m	110 m	140 m

TABELKA II

Ilość	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Klubów	6	9	10	10	10	10	11	11
Członków	440	878	989	1081	1949	2303	2535	2679
Pilotów	25	143	256	302	340	371	448	547
Samolotów	22	56	58	83	94	101	110	170
Godzin lotu	529	3728	2455	3660	4234	5579	6645	8011

PODNIEBNA STRAŻ POŻARNA

Zespół strażaków – spadochroniarzy. Na twarzach ochronne maski, do nóg przytroczony niezbędny sprzęt. Z lewej – skok na las.

Z doniesień prasowych, informacji podawanych w dzienniku TV lub radiowym, dowiadujemy się często o klęskach żywiołowych. Wielkie powodzie, pożary, niszczycielskie tajfuny. W akcjach ratowniczych wymieniane są nierzadko śmigłowce i samoloty niosące pomoc poszkodowanym i zagrożonym.

Mały przykład. Na morzu tonie kuter rybacki miotany we wszystkich kierunkach sztormową falą. Morskie jednostki ratownicze nie mogą w takim przypadku pomóc kilku rybakom znajdującym się na pokładzie kutra. Z pomocą uwięzionym tam ludziom przychodzi lotnictwo: Śmigłowiec ratowniczy. Zawisa nieruchomo nad tonącym stateczkiem i wyrzuca drabinkę. Rybacy są uratowani. Albo powódź. Odcięci od świata, bez żywności i medykamentów, ludzie. I znów z pomocą przychodzi lotnictwo. Śmigłowce ewakuują ludzi z terenów najbardziej zagrożonych, samoloty dokonują zrzutów niezbędnych rzeczy. Wszyscy pamiętamy niebezpieczny zator lodowy, który utworzył się na Wiśle przed kilku laty. Niezlikwidowanie jego mogło pociągnąć nieobliczalne konsekwencje. Dzięki ofiarnej pracy załóg śmigłowców (piloci i saperzy) niebezpieczeństwo zostało zlikwidowane, zator rozbity.

Po przejściu tajfunu lub trąby powietrznej zostają przerażające zniszczenia. Są zabici i ranni, ulice zasypane szczątkami domów, wrakami samochodów. Nie można sobie wyobrazić akcji ratowniczo-porządkowej bez lotnictwa.

Osobny rozdział to olbrzymie pożary. Wybuchają z reguły niespodziewanie, trawiąc obiekty przemysłowe, dzielnice miast, wielkie połacie lasów. Szczególnie te ostatnie są w poważnym zagrożeniu. Np. pożary buszu australijskiego. Szerzą się błyskawicznie, pożerają po drodze dosłownie wszystko. Często walka z nimi wymaga olbrzymich nakładów finansowych i mimo to nie przynosi zadowalających rezultatów. Pożary rozległych terenów leśnych powodują olbrzymie szkody w gospodarce narodowej. Dlatego też w wielu państwach zaszła konieczność rozbudowy specjalnej sieci przeciwpożarowej, w której prócz punktów alarmowych wyposażonych w radiostacje, naziemnych jednostek strażackich — musi znaleźć się także lotnictwo. Mówiąc dokładniej — specjalne śmigłowce i samoloty przeciwpożarowe oraz strażacy zrzucani na spadochronach.

W Związku Radzieckim sieć taka jest bardzo rozbudowana. M. in. samoloty An-2 przewożą strażaków na spadochronach z niezbędnym sprzętem. Prócz tego olbrzymie śmigłowce turbinowe typu Mi-6 mogą spełniać rolę „latających wozów strażackich". W USA także kładzie się spory nacisk na rozwój podniebnej straży pożarnej. Np. w 1967 roku podczas wielkiego pożaru lasu w Missoula (stan Montana) w niebezpieczny rejon zrzucono z samolotów setki strażaków wraz z niezbędnym sprzętem. Jako ciekawostkę można podać, iż w trakcie tego pożaru dokonano także zrzutów specjalnego ciężkiego sprzętu — spychaczy.

Jak wygląda taka akcja? Naziemny punkt alarmowy albo patrolowy śmigłowiec lub samolot przesyłają meldunek o pożarze, podając dokładnie jego rejon i wielkość ognia. Przylatują samoloty ze strażakami i dokonują desantu. Zrzuceni na spadochronach starają się zlokalizować pożar i nie dopuścić do jego rozszerzenia się. W sukurs przychodzą im śmigłowce i samoloty przeciwpożarowe, rozpylając tony wody lub chemicznych środków gaśniczych. W wielu wypadkach walka z takim pożarem jest bardzo długa i niebezpieczna. Do tłumienia pożarów leśnych używane są nie tylko śmigłowce i samoloty lądowe, ale również wodnosamoloty łodziowe.

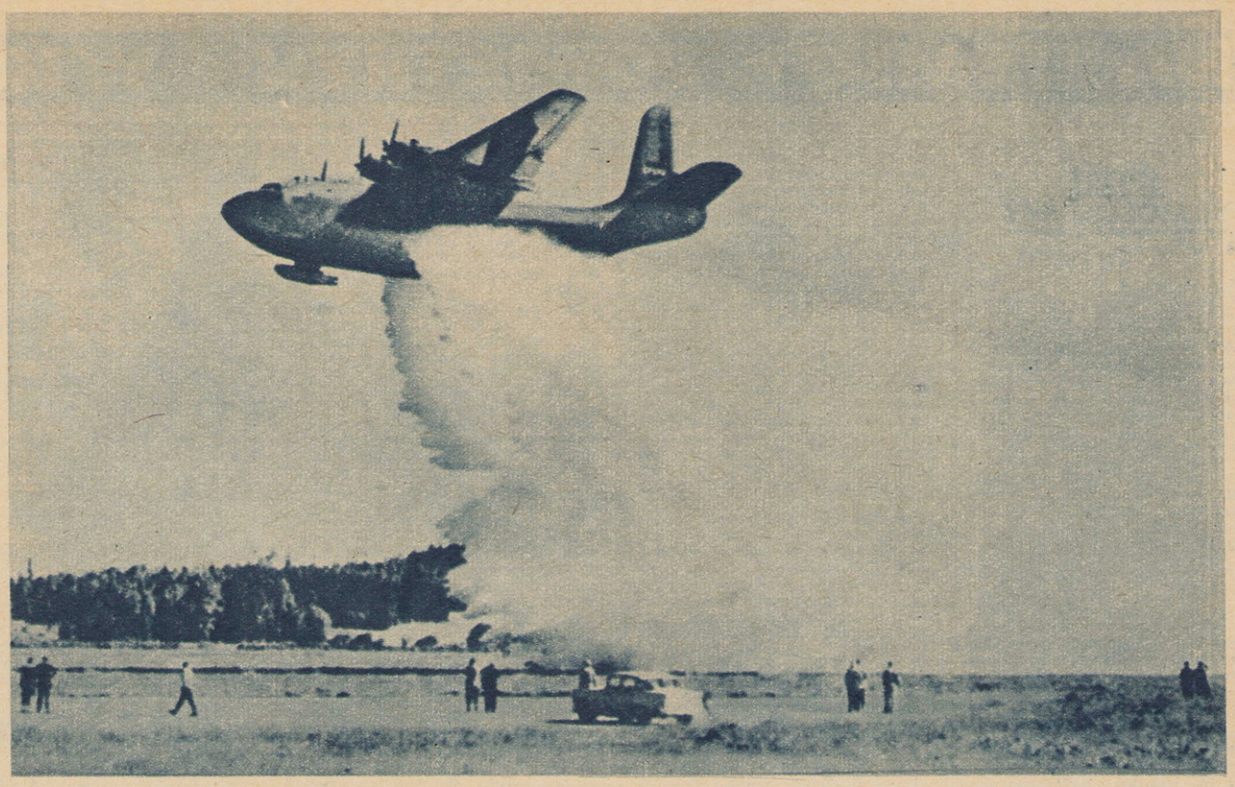
W sierpniu 1964 roku do gaszenia bardzo niebezpiecznego pożaru lasów w Aix-En-Provence (Francja) użyto m. in. łodzi latających „Catalina". Wodnosamoloty te, odpowiednio przystosowane (były używane bojowo w okresie II wojny światowej), wyrzucały tony wody, nie dopuszczając do rozszerzania się pożogi. Łódź latająca tego typu, może zabrać 3,7 metra sześciennego wody, pokrywając nią pas gruntu o długości 150 metrów i szerokości 35 metrów w ciągu 2,8 s. Consolidated-28 „Catalina" jest dwusilnikowym górnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej, wyposażonym w dwa silniki tłokowe. Rozpiętość skrzydeł około 32 metrów, długość kadłuba — ponad 19 metrów. Budowę tej łodzi latającej rozpoczęto w 1935 roku i m. in. używano ją w ZSRR.

W Kanadzie do tych celów używane są odpowiednio przerobione duże czterosilnikowe łodzie latające M-170 „Mars", także produkcji amerykańskiej. W okresie II wojny światowej stosowano je głównie do transportu (mogły zabrać 130 żołnierzy z uzbrojeniem). W wersji „latającej sikawki" mogą zabrać do zbiorników 81 ton wody lub specjalnych cieczy gaśniczych. Zrzut wody z tego wodnosamolotu trwa 15 sekund. W okręgu leśnym Vancouver (Kanada) do lotów patrolowych i zwalczania pożarów leśnych przeznaczono kilka takich wodnosamolotów łodziowych. Otrzymawszy sygnał o wybuchu pożaru, załoga wodnosamolotu startuje ze specjalnej bazy i kieruje się nad jezioro lub rzekę, najbliższe miejsca pożaru. Łódź latającą woduje i niezwłocznie nabiera do zbiorników wodę wprost z „lądowiska". Łodziami latającymi rozporządza też służba straży leśnej w Quebec.

Naturalnie takie bombardowanie wodą nie ugasi natychmiast pożarów leśnych, ale skutecznie zapobiega rozszerzaniu się ognia i likwiduje zarzewia. Obniżona w ten sposób temperatura granic strefy pożaru znacznie ułatwia akcję strażakom. Jeżeli idzie o łodzie latające, warto tutaj zaznaczyć, iż do celów gaśniczych używa się z reguły wodnosamolotów z okresu II wojny światowej, wprowadzając niezbędne poprawki i udoskonalenia.

W bazach wojskowych i na większych lotniskach cywilnych prócz naziemnych jednostek straży pożarnej znajduje się także lotniczy sprzęt przeciwpożarowy, w postaci odpowiednio przystosowanych śmigłowców. Po katastrofie samolotu na lotnisku lub w jego obrębie startuje natychmiast śmigłowiec ratowniczy. Z miejsca katastrofy usuwa się żyjących członków załogi i pasażerów. Inny śmigłowiec (lub śmigłowce) stara się zlokalizować pożar. Warto tutaj chyba dodać, że śmigłowce ratownicze oddają wielkie usługi podczas pożarów olbrzymich fabryk, zbiorników z chemikaliami itd. Niedawno za granicą zapalił się 13-piętrowy budynek. Ogień rozprzestrzeniał się tak szybko, iż mieszkańcy w obawie o życie uciekli na dach. Dzięki pomocy śmigłowców uratowano od niechybnej śmierci ponad 100 osób, które znalazły się na dachu płonącego domu. Przykładów takich można podać o wiele więcej.

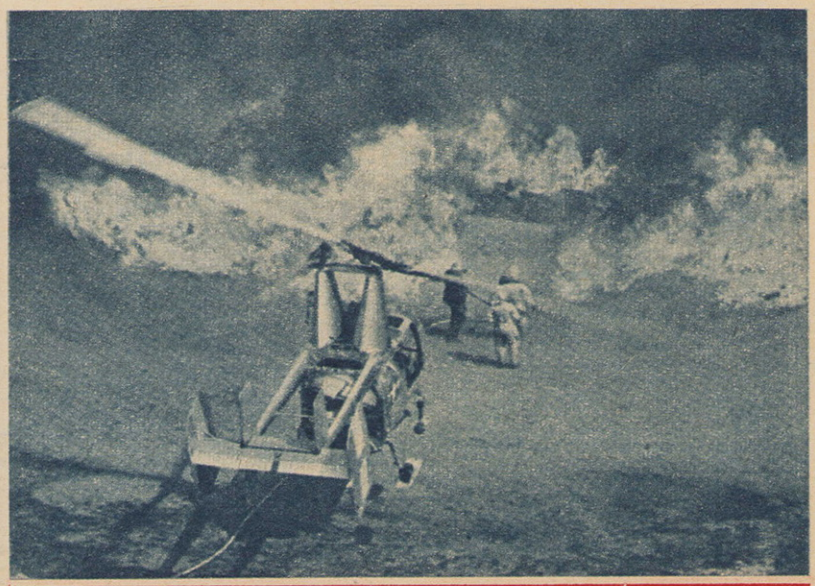
ANDRZEJ MACKO



Łódź latająca „Mars" podczas tłumienia zarzewia pożaru lasu. Widoczny jest zrzut wody.

Patrolowy śmigłowiec przeciwpożarowy Hiller–12E w locie nad płonącym lasem. Łączność radiowa z centralą naziemną umożliwia koordynowanie akcji gaszenia.

Śmigłowiec przeciwpożarowy Kaman HH–43A dostarczył strażaków i sprzęt gaśniczy. Strumień powietrza od wirników odrzuca płomień i dym.



SPORT SAMOLOTOWY

● **W dniach 31 maja i 1 czerwca br.** Aeroclub di Roma (Aeroklub Rzymski) zorganizował międzynarodowe zawody samolotowe pod nazwą „Gran Premio Internazionale 1969". Wzięło w nich udział 30 pilotów z Włoch, Francji, Szwajcarii i NRF. Program zawodów obejmował konkurencje pilotażowe i nawigacyjne, na trasie kilku etapów. Zwycięstwo odniosła załoga Krueger — Kusseler (NRF) na samolocie Boelkow-Junior BO-208C, drugie miejsce — Włoch Angelneci, trzecie — również Włoch Rocca.

● **20 pilotów** klubu lotniczego Rheinland — Pfalz (NRF) odbyło w dniach 4—6 lipca br. grupowy lot turystyczny na angielską wyspę Jersey. W roku przyszłym ta sama grupa pilotów odbędzie podobny rajd turystyczny z Saarbruecken do Danii i Szwecji.

SPORT SPADOCHRONOWY

● **W wyniku** dokonanej selekcji wybrana została francuska spadochronowa kadra narodowa. W jej skład wchodzą: kobiety — Blanchard, Marechal, Lafitte, Baulez, Vincent i Georger; mężczyźni — Bothy, Mingam, Bachelier, Felix, Ventaja, Marion i Mottard.

LOTNICTWO WOJSKOWE

● **Angielskie** zakłady Westland dostarczą zachodnioniemieckiemu lotnictwu marynarki 22 śmigłowce typu Westland — Sikorsky SH-3D, wyposażone w silniki Rolls — Royce Bristol Gnome.

● **Izrael** zaangażował 200 zagranicznych pilotów do służby w izraelskim lotnictwie wojskowym. Miesięczna pensja najemników wynosi 1 000 funtów szterlingów. Piloci ci mają otrzymywać jeszcze specjalne dodatkowe wynagrodzenie za każdy samolot, który strącą w czasie walk powietrznych. Dowództwo izraelskie opracowało specjalny program treningu dla najemnych pilotów oraz dostarcza im danych co do rozmieszczenia wojsk arabskich.

● **W amerykańskiej** bazie lotniczej Itadzuka w pobliżu Fukuoka znajduje się 6 samolotów lotniczego zwiadu wojskowego USA. Amerykański rzecznik wojskowy oświadczył dziennikarzom japońskim, że samoloty te przybyły do Itadzuka z Tajwanu, w celu „schronienia się przed tajfunem".

● **Francja** podpisała z Algierią umowę przewidującą dostarczenie 28 samolotów Fouga „Magister", służących jako maszyny treningowe. Piloci algierscy, którzy będą latać na tych samolotach, odbędą przeszkolenie we Francji.

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

● **W ciągu** półrocza br. skandynawskie linie lotnicze SAS otrzymały (w ramach programu modernizacji sprzętu) 9 nowych samolotów Douglas. Siedem z nich, to odrzutowce na trasy krótkie DC-9-21, zaś dwa — maszyny dalekiego zasięgu DC-8-63. Samoloty DC-9-21 zabierają 85 pasażerów i są przeznaczone do obsługi linii wewnątrzskandynawskich, samoloty DC-8-63 zabierają 259 pasażerów i będą latać na trasie północnoatlantyckiej. Koszt samolotu DC-9-21 wynosi 4 mln dolarów, zaś koszt DC-8-63 — 9 mln dolarów. W końcu br. SAS otrzyma dwa samoloty frachtowe DC-9-33AF do obsługi linii europejskich. W roku 1970 dojdą trzy DC-9-62 (po 8 mln dol.) oraz jeszcze jeden DC-8-63, a następnie sześć DC-9-41 na średnie trasy (Europa i Środkowy Wschód). Razem — linie SAS będą posiadały 81 samolotów (obecnie 69).

● **W Sarajewie** (Jugosławia) wybudowany został w ciągu ostatnich dwóch lat nowoczesny port lotniczy. Pasy startowe długości 2 500 m pozwalają na przyjmowanie samolotów pasażerskich wszelkich typów.

● **Nad Kamczatką** pojawiły się po raz pierwszy pasażerskie samoloty Jak-40, obsługujące linie lokalne. Nowe samoloty kursują między największym miastem Kamczatki — Pietropawłowskiem i najdalszymi rejonami okręgu kamczackiego, rozciągającego się z północy na południe na przestrzeni 1 600 km.

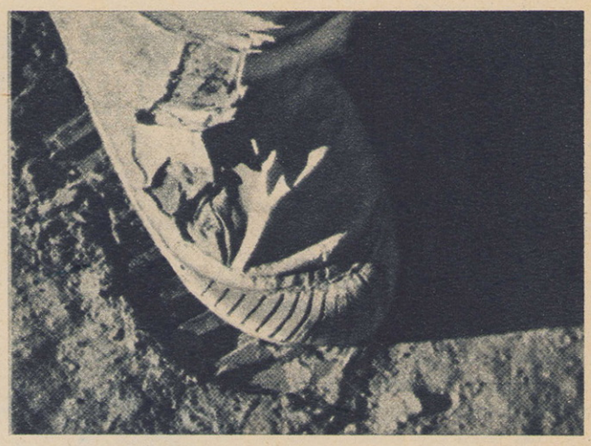
● **Pomiędzy** Holandią i Ugandą (Afryka) podpisany został nowy układ lotniczy, zgodnie z którym holenderskie towarzystwo KLM uruchomiło szlak powietrzny łączący Ugandę z Amsterdamem.

● **Z okazji** rocznicy uruchomienia bezpośredniej komunikacji lotniczej Moskwa — Nowy Jork, przedstawiciel „Aeroflotu" stwierdził na konferencji prasowej w Nowym Jorku, że w ciągu tego roku samoloty radzieckie odbyły 66 rejsów na trasie Moskwa — Nowy Jork — Moskwa, przewożąc około 10 tys. pasażerów, z których 50% stanowili obywatele amerykańscy, a spośród nich 40% udawało się do ZSRR jako turyści.

RÓŻNE

● **Federalne** Biuro do spraw lotnictwa w Szwajcarii opublikowało dane dotyczące szwajcarskiego lotnictwa. Dowiadujemy się z nich m. in., iż liczba pilotów samolotowych wzrosła do 3 448 (3 166 w roku 1967). Liczba pilotów szybowcowych wynosi 1 599, śmigłowcowych — 52, spadochroniarzy — 212.

● **Możliwość** rozegrania olimpijskich konkurencji lotniczych w roku 1980 w Pradze, na XXI Igrzyskach Olimpijskich, rozważa Rostislav Svacha w numerze 9 z br. czechosłowackiego czasopisma „Letectvi + kosmonautika".



Jedno z ostatnio opublikowanych przez NASA zdjęć — ślad stopy ludzkiej na Księżycu.

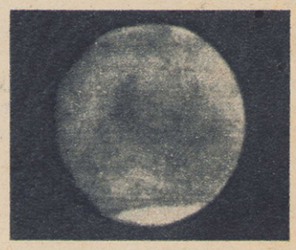
Astronautyka i technika rakietowa

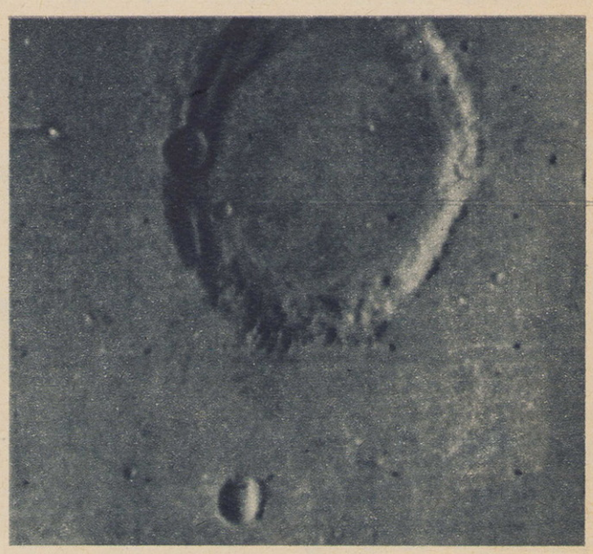
Jak informują biuletyny prasowe, trzej kosmonauci (załoga Apollo-11) w dalszym ciągu składają dokładne sprawozdania z przebiegu wyprawy księżycowej. Podkreślany jest przy okazji fakt, że cała trójka wypowiedziała więcej słów w ciągu stosunkowo krótkiego czasu niż na przestrzeni swego całego życia. Szczególnie trudny był pobyt astronautów w odosobnieniu, gdzie nie dawano im dosłownie ani minuty na odpoczynek. Obecnie przygotowano komentarze do filmu nakręconego przez Armstronga i Aldrina. Dopuszczono do publikacji około 100 m filmu i 40 zdjęć kolorowych na użytek prasy. Wśród zdjęć znaleźć można odcisk buta Aldrina na powierzchni Księżyca. Zdjęcie to reprodukujemy powyżej.

Podczas gdy astronauci już na pewno odpoczywają, uczeni ciągle badają materiały dostarczone z powierzchni Srebrnego Globu. Prof. Harold Urey, 76-letni laureat nagrody Nobla, stwierdził niedawno co następuje: „Przed 20 laty sądziłem, że nasz Księżyc jest zimny, obecnie muszę zrewidować mój pogląd". Inny uczony dr Robert Jastrow powiedział, iż jego zdaniem Księżyc ma gorące wnętrze a zimną skorupę". Jak dotąd nie stwierdzono istnienia jakichkolwiek drobnoustrojów wśród materii księżycowej; tym niemniej zapowiedziano, że i następne wyprawy załogowe na Księżyc prowadzone będą z zachowaniem identycznych środków ostrożności jak obecnie przy wyprawie Apollo-11.

Mars z bliska

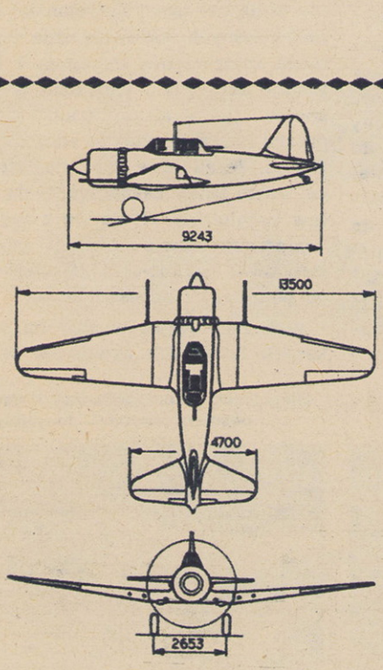
Zdjęcia, dostarczone na Ziemię za pośrednictwem sondy międzyplanetarnej Mariner-6 pokazują nie znane dotąd szczegóły tajemniczej planety. Zdjęcie przedstawione obok dokonane zostało z wysokości ponad 800 tys. km, a zdjęcie u dołu z około 3000 km.





LAMUS samolotów

SU-6



Doświadczenia pierwszych lat drugiej wojny światowej wykazały niezwykłą użyteczność silnie opancerzonego samolotu przeznaczonego do lotów szturmowych przeciwko celom naziemnym, a w szczególności przeciw czołgom. W Związku Radzieckim jeszcze przed wojną powstał sławny później szturmowiec IŁ-2 konstrukcji Iljuszyna, a w 1940 r. biuro konstrukcyjne, którym kierował P. O. Suchoj zaprojektowało nowy samolot szturmowy.

SU-6, takie bowiem oznaczenie otrzymał nowy samolot, miał silnik gwiazdowy, a przednia część kadłuba pokryta została pancerzem o grubości od 2 do 12 mm. Uzbrojenie samolotu składało się z dwóch działek kalibru 37 mm, poza tym jednego ciężkiego i dwóch lekkich karabinów maszynowych. Oprócz tego pod skrzydłami podwieszane mogły być bomby o łącznym ciężarze 400 kG lub pociski rakietowe w liczbie 10 sztuk. Takim uzbrojeniem nie mógł się pochwalić inny podobny samolot tej klasy. Ciężar całkowity samolotu 6,5 Tony. SU-6 mógł być wykorzystywany w wersji jedno i dwumiejscowej, przy czym prędkość maksymalna płatowca wynosiła 500 km/h.

SU-6 nie był stosowany tak masowo jak później IŁ-2, był jednak konstrukcją udaną i nowatorską. Godny uwagi jest fakt, że właśnie z biura inżyniera Suchoja wyszedł współcześnie jeden z najlepszych samolotów szturmowych, turboodrzutowy SU-7.

Na rysunku i zdjęciu obok pokazano samolot szturmowy SU-6 w wersji dwumiejscowej.

PE

LOTNICZY ROK 1969 W SOSNOWCU

Obok Pomnika Czynu Rewolucyjnego Proletariatu Zagłębia i Śląska w Sosnowcu zaprezentowano w okresie trwania „Dni Sosnowca" balon „Polonez". Zdjęcia: SM

W związku z 25-leciem PRL i 50-leciem polskiego lotnictwa sportowego sosnowieccy działacze lotniczy opracowali program działania, którego realizacja zmierzać będzie do godnego uczczenia tych wielkich rocznic. Do tej pory w ramach wspomnianego programu — podczas trwania „IV Sosnowieckiego Tygodnia Małego Lotnictwa" — przeprowadzono na sosnowieckim torze modelarskim zawody ogólnopolskie. Były to zawody w lotach modeli prędkościowych, zawody wojewódzkie LOK we wszystkich klasach modeli latających na uwięzi, spadochronowe skoki propagandowe na Stadion Ludowy oraz wycieczka na lotnisko katowickie dla działaczy lotniczych z terenu miasta Sosnowca.

Skoki spadochronowe na Stadion Ludowy odbyły się w przerwie meczu I-ligowego piłki nożnej między GKS „Zagłębie" a „Górnikiem" Zabrze. Obserwowało je 25 000 widzów. Spadochroniarze Aeroklubu Śląskiego — Jan Wrodarczyk (988 skoków), Kazimierz Puławski (327 skoków) i Edward Kulesza (1 461 skoków) wykonali skoki z wysokości 1 000 m z samolotu PZL 101 „Gawron" pilotowanego przez Stanisława Milówkę. Lądowali oni na środku płyty boiskowej. Nagrodzono ich brawami oraz kwiatami i upominkami od organizatorów imprezy. Otrzymane kwiaty skoczkowie wręczyli siedzącym w loży honorowej: Członkowi Biura Politycznego KC, I Sekretarzowi KW PZPR w Katowicach tow. Edwardowi Gierkowi oraz przedstawicielom władz wojewódzkich i miejskich. Spadochroniarze śląscy przyjęli serdeczne gratulacje za celne skoki, które na Stadion Ludowy wykonano w tym roku już po raz trzeci. Cieszą się one jak zwykle dużym zainteresowaniem społeczeństwa.

Zarząd Aeroklubu Śląskiego zapoznał sosnowieckich działaczy lotniczych — w czasie ich wycieczki na lotnisko katowickie — z realizacją przebudowy pomieszczeń administracyjnych oraz ze sprzętem aeroklubu i Zespołu Lotnictwa Sanitarnego. Kilku działaczy odbyło loty samolotem „Gawron" nad Sosnowcem i Katowicami. Spotkanie zakończono w pięknie odnowionej świetlicy aeroklubu. Przeprowadzono w niej rozmowy na temat dalszej działalności klubu śląskiego i współpracy z działaczami. 30-tu sosnowieckim działaczom przedstawiciel zarządu aeroklubu wręczył wyróżnienia w postaci dyplomów uznania za ich dotychczasową pracę społeczną w popularyzacji lotnictwa. Zarządowi Aeroklubu Śląskiego przekazano dyplom uznania Prezydium MRN w Sosnowcu za propagowanie lotnictwa wśród społeczeństwa miasta Sosnowca.

W ramach „Dni Sosnowca" zorganizowano dla społeczeństwa dodatkową atrakcję, prezentując balon „Polonez" w Parku Sieleckim w Sosnowcu, obok Pomnika Czynu Rewolucyjnego Proletariatu Zagłębia i Śląska. Balon oglądany był przez tysiące mieszkańców. Spełnił on dużą rolę propagowania lotnictwa w ogóle, a klubu śląskiego w szczególności.

Plany pracy sosnowieckich działaczy lotniczych na rok bieżący przewidują ponadto organizację dwóch nowych imprez modelarskich, międzyklubowych zawodów spadochronowych w skokach na celność lądowania na Stadion Ludowy, zawodów latawcowych dla młodzieży i dorosłych, konkursu lotniczego na łamach miejscowej prasy, konkursu dla dzieci na rysunek o tematyce lotniczej, wycieczek na lotnisko dla przodującej w nauce młodzieży szkolnej, spotkania społeczeństwa ze znanymi ludźmi lotnictwa, spotkania koleżeńskiego byłych i obecnych działaczy lotniczych oraz byłych wychowanków Ośrodka Szkolnego Szybownictwa Sosnowiec-Grodziec oraz szeregu różnych kursów ogólnolotniczych, które przeprowadzone były w latach ubiegłych na terenie m. Sosnowca i miast okolicznych.

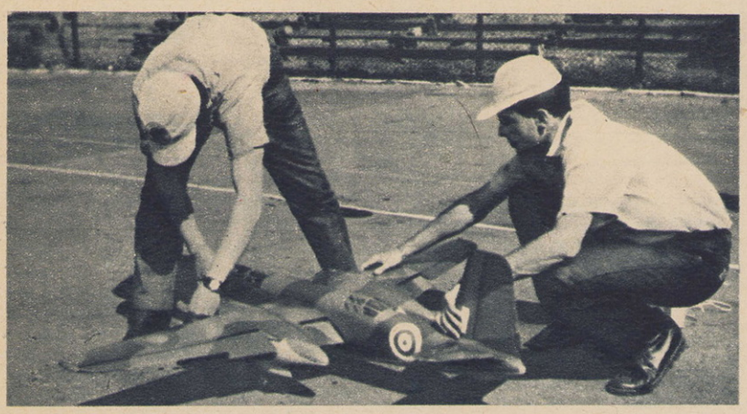
Prezydium MRN w Sosnowcu wyróżniło specjalnymi dyplomami uznania szereg miejscowych działaczy lotniczych, a także osoby z terenu całego kraju, które w różny sposób przyczyniły się do szerzenia idei latania wśród społeczeństwa sosnowieckiego. Do wyróżnionych należy także redakcja „Skrzydlatej Polski" (red. red. J. R. Konieczny i P. Elsztein) oraz kilku pracowników ZG APRL.

W Sosnowcu dyskutowane są możliwości dalszego organizowania mistrzostw Polski we wszystkich klasach modeli latających na uwięzi na torze modelarskim Parku Kultury Fizycznej. W roku ubiegłym i roku bieżącym mistrzostwa Polski odbywają się centralnie we wszystkich kategoriach w Krośnie. Założenia budowy sosnowieckiego toru modelarskiego przewidywały rozgrywanie na nim wszystkich poważniejszych imprez i dlatego może władze ZG APRL zdecydują się na dalsze organizowanie części mistrzostw Polski w Sosnowcu od przyszłego roku, co jest szczerym życzeniem władz miejskich i działaczy lotnictwa m. Sosnowca.

Ambicją entuzjastów lotniczych Sosnowca jest, aby nakreślony plan działania był w pełni urzeczywistniony i tym samym, aby obchodzone rocznice 25-lecia PRL i 50-lecia sportu lotniczego w Polsce były godnie uczczone i odpowiednio zaakcentowane.

STANISŁAW MEUS

Zwycięzca w klasie F-2-M Janusz Koczkodaj z Warszawy. Startował z modelem Douglas „Havoc".



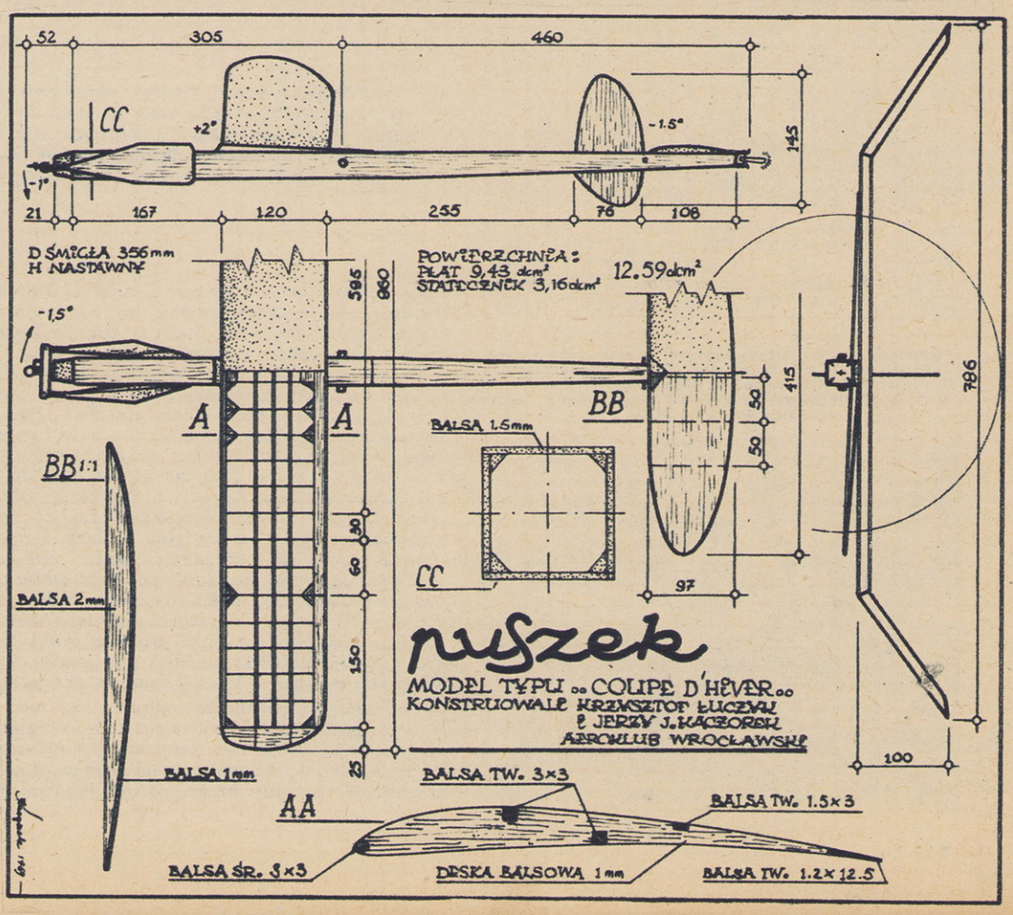
Coś dla modelarzy początkujących

DĄŻĄC do polepszenia wyników i uproszczenia konstrukcji małych modeli latających Krzysztof Łuczyk zbudował model, który doświadczalnie wyposażono w statecznik o ptasim profilu.

Prace przy modelu rozpoczynamy od kadłuba, który jest prosty do wykonania i składa się z czterech desek 1,5 mm wzmocnionych w części mieszczącej gumę listwami trójkątnymi 5x5 mm. Z przodu kadłuba przyklejona została wręga ze sklejki 1,5 mm. Tylne zawieszenie gumy stanowi kołeczek bukowy o średnicy 5 mm, a łoże kołeczka sklejka 3 mm wklejona w środek kadłuba przed montażem (pamiętać trzeba o wywierceniu otworów mieszczących kołeczek przed montażem). Statecznik kierunku eliptyczny dwuczęściowy z deski balsowej 1,5 mm. Na końcu zwężającego się kadłuba jest bambusowy pręcik służący do mocowania gumą statecznika. Część przednia wzmocniona cienkim papierem pakowym. Ciężar celonowanego czterokrotnie kadłuba wynosi 31 G. Płat modelu prosty do wykonania, posiada trzy dźwigary z twardej balsy, krawędź natarcia 3x3 mm i wąską listwę z twardej balsy. Przy montażu należy baczną uwagę zwrócić na prawidłowe ustawienie żeber i poprawne wklejenie listwy spływu. Po oprofilowaniu listew natarcia i spływu przystępujemy do wykonania tzw. „uszu". Sklejamy je przy pomocy nakładek sklejkowych (0,8 mm) wykonanych wg rysunku (wznios końcówek płata musi wynosić 100 mm). Zakończenie skrzydła proste z deski balsowej 1 mm. Płat oczyszczony papierem ściernym oklejamy cienkim papierem japońskim i pokrywamy trzykrotnie rzadkim celonem. Ciężar tak wykonanego skrzydła wynosi 22 G. Statecznik wysokości wycinamy z deski balsowej 1 mm, wykonując uprzednio z kartonu szablon.

Śmigło modelu wykonane analogicznie jak w minigumówce z nr 25 SP/1969, ma średnicę 356 mm. Śmigło z obsadą waży 30 G. Napęd guma 1x6 mm (6 pasemek) Ciężar 10 G. Cały model gotów do lotu waży 100 G.

J. K.



WSPOMNIENIA

SPRZED 30 LAT

KRAKOWSKI DYWIZJON MYŚLIWSKI

Płk pil. WACŁAW KRÓL

Publikujemy ostatni odcinek wspomnień uczestnika kampanii wrześniowej 1939 roku płk. pil. Wacława Króla. Wspomnienia te stały się kolejnym przyczynkiem do poznania niepublikowanych do tej pory faktów dotyczących udziału polskich pilotów myśliwskich w walce przeciwko hitlerowskiej Luftwaffe. Ostatni odcinek wspomnień jest ponadto przeglądem działalności bojowej Krakowskiego Dywizjonu Myśliwskiego we wrześniu 1939 r.

2 września 1939 roku, jeszcze przed wschodem słońca, wyruszyły trzy samochody z zapasowymi radiostacjami na południe i zachód od Krakowa, a to w celu utworzenia namiastki sieci obserwacyjno-meldunkowej. Taką decyzję powziął Jesionowski, bo i nasze nowe lotnisko w Igołomni nie miało łączności z siecią dozorowania, która zresztą została zlikwidowana przez działania nieprzyjaciela. Nawiązana natomiast została łączność z dowódcą lotnictwa armii Kraków, który w tym dniu usiłował dysponować lotnictwem według życzeń dowódcy armii.

Od rana sekcje po dwa samoloty patrolowały bez przerwy rejon Krakowa i jego południowo-zachodnie okolice. Mimo meldunków nawigatorów z wysuniętych radiostacji, do walk z samolotami nieprzyjaciela nie doszło. Tuż koło południa 122 eskadra pod dowództwem kpt. pil. Wiórkiewicza osłaniała 24 eskadrę Karasi, która zbombardowała celnie kolumny pancerne nieprzyjaciela w rejonie na południe od Częstochowy i powróciła bez strat do swej bazy w Klimontowie.

Podczas kolejnego patrolowania rejonu Krakowa, sekcja samolotów, którą osobiście poprowadziłem (boczny kpr. Zaniewski), na wysokości 3000 metrów napotkała Me-110.[1]) Doszło do walki. Moja „dwójka" została uszkodzona, zdołałem jednak szczęśliwie wylądować na lotnisku. Myśliwiec hitlerowski, po udanym ataku, wycofał się na pełnych obrotach. Prawdę mówiąc, nie zdawałem sobie wtedy sprawy z tego, że wyżej od nas lecący dwusilnikowy samolot, to nie bombowiec, lecz myśliwiec. Dopiero gdy nas zaatakował i przejechał się po mnie ogniem działek i karabinów maszynowych, podczas gdy usiłowałem mu przeciąć drogę, wtedy zrozumiałem swą pomyłkę. Otworzyłem również do niego ogień i w tym momencie oberwałem po skrzydle i sterach.

Około godziny piętnastej, z wysuniętej na przedpolu radiostacji nadszedł meldunek o zbliżaniu się do Krakowa hitlerowskiej wyprawy bombowej, składającej się z 18 Ju-87. Na ogłoszony alarm wystartowała 122 eskadra w sile 7 samolotów oraz 5 samolotów 121 eskadry. Całość poprowadził Wiórkiewicz. Wyprawę przechwycono przed Krakowem w rejonie Wadowic i z wielką zaciętością zaatakowano. Niemcy poszli w rozsypkę, wyrzucili bomby w pole i na pełnych obrotach chaotycznie zawrócili. Kpt. Wiórkiewicz i kpr. Krygier zestrzelili po jednym Ju-87, niestety jeden pilot ze 122 eskadry zginął w walce. Wkrótce po powrocie naszych myśliwców na lotnisko, nad Krakowem i okolicą powstało zamglenie, uniemożliwiające dalsze loty.

W tym dniu 121 eskadra otrzymała 1 samolot P-11c, który udało się wyewakuować z parku lotniczego w Rakowicach, a następnie wyremontować.

3 września była niedziela, dzień słoneczny, widzialność bardzo dobra. O godzinie 6.20 sekcja samolotów w składzie Kremski i Arabski, wystartowała na osłonę rejonu Skawina — Kalwaria Zebrzydowska. Po przeszło godzinie czasu patrolowania, sekcja została skierowana drogą radiową w kierunku północnym, skąd nadlatywały dwa klucze Do-17. Wkrótce nasi myśliwcy zauważyli je i z przewagi wysokości zaatakowali. Pilot Arabski tak opisał potem tę walkę (relacja w moim posiadaniu, autor relacji mieszka w Nowej Hucie i pracuje jako odlewnik):

„Zobaczyliśmy przed sobą na dole dwie trójki Dornierów. Strach i emocja, potem opanowanie i determinacja. Jasiu Kremski mówi przez radio — atakuj lewą trójkę, ja prawą. Żądza odniesienia zwycięstwa sprawiła, że bez wahania walę w sam środek lewego klucza Dornierów. Atakuję tego z lewej strony, bo jest najbliżej i z odległości 300—250 metrów oddaję krótkie serie z karabinów maszynowych. Strzelają do mnie strzelcy pokładowi, krzyżują się setki pocisków świetlnych. Podciągam w górę i znów atakuję, jestem blisko, ciągle strzelam. Bombowiec pochylił się na skrzydło, zniża lot, za nim ciągnie się dym. Postanawiam atakować pozostałe dwa Dorniery. Podrywam maszynę do góry i znów atakuję. Jedna i druga seria. Atakowany Dornier zmienił kierunek i szybko tracił wysokość... Ląduje w wyrębie w lesie, skapotował. Za parę sekund eksplodował... Nie wiedziałem, gdzie się znajduję, po zwycięskim podnieceniu następuje zdenerwowanie. Biorę kurs na wschód, jestem na wysokości 1400 metrów, silnik zaczął przerywać z powodu braku paliwa... Lądуję na małym półku pod lasem, samolot jest cały, ma tylko 12 dziur w skrzydłach".

Lądowanie Arabskiego odbyło się we wsi Niegonowice koło Ogrodzieńca. Po otrzymaniu benzyny powrócił na lotnisko w Igołomni. W odległości 13 kilometrów od jego miejsca lądowania, z powodu braku paliwa lądował również w polu Kremski. I jemu przysłano pomoc. Wystartował i kontynuował lot na Igołomnię. Niestety, lecąc na małej wysokości, został ostrzelany celnym ogniem własnej artylerii przeciwlotniczej, musiał lądować przymusowo koło miejscowości Klucze. Samolotu nie udało się naprawić, uszkodzenia były duże. Został spalony.

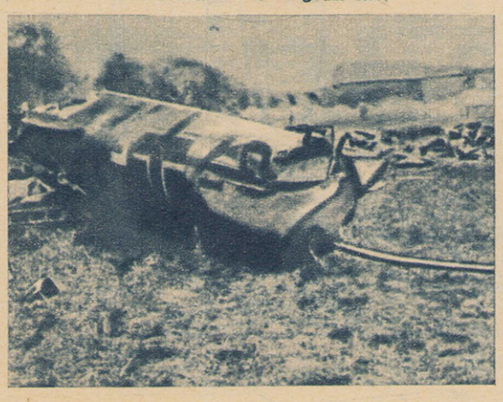
Wkrótce po starcie poprzedniej sekcji, reszta samolotów 121 i 122 eskadry, będących w stanie pogotowia (9 samolotów), została poderwana w powietrze. Szykiem tym dowodziłem osobiście. Po nawiązaniu łączności ze stanowiskiem dowodzenia, otrzymałem wiadomość, że z kierunku wschodniego, na wysokości około 3000 metrów zbliża się na Kraków nieprzyjacielska wyprawa bombowa. Nie potrzeba mi było tego dwa razy powtarzać, wiedziałem, co mam robić. Nabraliśmy wysokości 4000 metrów, wciąż lecąc zakosami na wschód, by lepiej obserwować przestrzeń, gdyż jaskrawe słońce raziło bardzo w oczy. Byliśmy nad Puszczą Niepołomicką, gdy zauważyłem niżej lecący szyk bombowców. Policzyłem szybko, było 12 Heinkli-111, poznałem je po charakterystycznych sylwetkach kadłubów i obrysie skrzydeł. Wokół nich nie było osłony myśliwskiej. Wykorzystaliśmy przewagę wysokości, z zakrętem w lewo zaatakowaliśmy szyk bombowców. Atakowałem jako pierwszy i pierwszy też otworzyłem do nich ogień.

W swej relacji z działań wojennych Arabski pisze:

„ppor. Król uderza śmiało w sam środek formacji niemieckich bombowców, oddaje kilka serii, jeden z Heinkli skręca w dół, ciągnąc za sobą smugę dymu. W tym samym niemal momencie Król zostaje trafiony w silnik i stery wysokości, wyskakuje na spadochronie[2]) i szczęśliwie ląduje w okolicy Kłaja. Reszta naszych myśliwców atakuje bez przerwy Niemców, którzy wyrzucili bomby na skraj puszczy i chaotycznie zaczęli uciekać na pełnym gazie. Pogoń trwała długo, dwa Heinkle zostały zestrzelone, strzelali wszyscy, zwycięstwa więc przyznano zespołowo, jedno 121 i drugie 122 eskadrze".

Patrole, działające nad Krakowem do godziny trzynastej, nie napotkały hitlerowskich samolotów. W południe do dywizjonu nadszedł

Pierwszy samolot hitlerowski w II wojnie światowej zestrzelił ppor. pil. Władysław Gnyś z Krakowskiego Dywizjonu Myśliwskiego. Na zdjęciu szczątki samolotu D-17 pod Olkuszem strąconego przez ppor. Gnysia 1 września 1939 r o godz. 5.20.



rozkaz ze sztabu Naczelnego Dowódcy Lotnictwa, aby dywizjon przebazował się w rejon Dęblina, na lotnisko Podlodów. Tym samym armia Kraków została pozbawiona lotnictwa myśliwskiego, a rejon Śląska i Krakowa obrony powietrznej.

Podsumowując trzydniową działalność dywizjonu, należy stwierdzić, że mimo braku łączności z siecią dozorowania i związanych z tym trudności natury właściwego wykorzystania myśliwców do zwalczania nalotów nieprzyjaciela, dywizjon mógł się poszczycić dużymi osiągnięciami, a mianowicie:

— nie dopuścił dwóch dużych wypraw bombowych do miasta Krakowa, a w jednym wypadku klucza Ju-87;

— w piętnastu przypadkach przepędził nieprzyjacielskie samoloty rozpoznawcze;

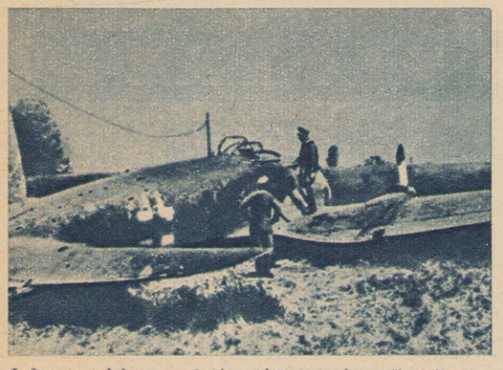
— w walkach powietrznych zestrzelił na pewno 10 samolotów hitlerowskich i 2 prawdopodobnie, przy stracie 2 pilotów i 5 własnych samolotów;

— morale pilotów dywizjonu było bardzo wysokie, walczyli z wielką brawurą i determinacją, pałali chęcią walki z najeźdźcą i osiągnięcia jak najwięcej zwycięstw, a praca mechaników, nie narzekających na niewygody, zasługiwała na wielkie uznanie.

O godzinie siedemnastej do Podlodowa wystartowało 17 samolotów P-11c i 1 RWD-8 (łącznikowy), zaraz potem wyruszył rzut kołowy, który dotarł na miejsce po południu dnia następnego. Był po drodze trzy razy atakowany bombami i ostrzelany przez hitlerowskie samoloty, dwóch żołnierzy zostało rannych, straty w sprzęcie były niewielkie.

Osobiście, po zestrzeleniu mnie nad Kłajem i różnych tarapatach, dotarłem do Podlodowa po południu dnia 5 września.

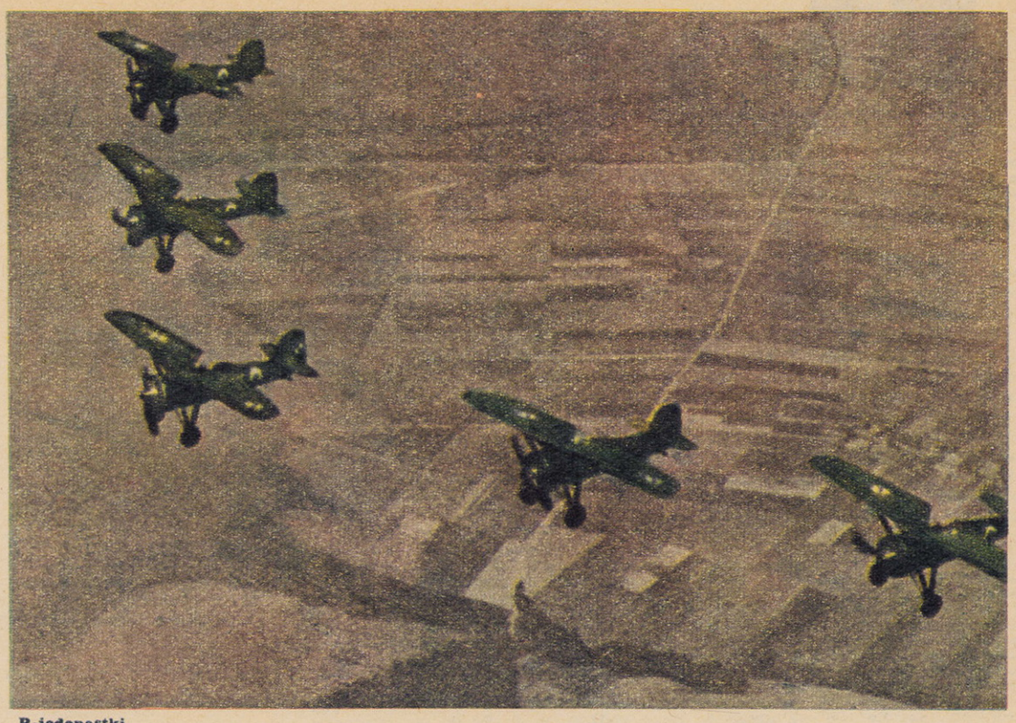
Poprzedniego dnia dywizjon nie latał bojowo, rozpoznawał tylko przyszłe lotniska w Lubelskiem.



Jeden z wielu samolotów hitlerowskich (He-111) zestrzelony przez polskich pilotów myśliwskich.

5 września działaniami dywizjonu kierował na własną rękę płk. Sznuk, gdyż brak było łączności z Naczelnym Dowódcą Lotnictwa. Cały dzień wisiały patrole nad mostami i węzłem kolejowym Dęblina. W południe, dywizjon w składzie 9 samolotów pod dowództwem kpt. Wiórkiewicza przechwycił wyprawę bombową, a mając przewagę wysokości, zaatakował ją skutecznie. 1 Do-17 został zestrzelony zespołowo przez pilotów 122 eskadry, 1 pilot został ciężko ranny i 1 własny samolot poważnie uszkodzony. Dał się odczuwać brak benzyny. W nocy zapas benzyny uzupełniono — znaleziono ją w rozbitych magazynach w Dęblinie.

6 września od samego rana kontynuowano patrolowania nad mostem kolejowym na Wiśle. Około godziny dziewiątej osobiście poprowadziłem lot patrolowy, bocznym w sekcji był kpr. Zaniewski. W pewnym momencie zauważyłem trzy dwusilnikowe samoloty, lecące nisko z kierunku Ireny na most kolejowy. Sądziłem, że to bombowce. Zaatakowaliśmy z przewagi wysokości i wtedy okazało się, że były to Me-110. Atak nasz musiał być dla Niemców zaskoczeniem, bo wyrzucili bomby w pole. Wywiązała się ostra walka na małej wysokości, w której udało mi się zestrzelić 1 Me-110. Dwa uciekły w popłochu. Po południu dywizjon przeniósł się na lotnisko koło wsi Kraczewice na Lubelszczyźnie. Dywizjon nie miał żadnej łączności ani z Naczelnym Dowódcą Lotnictwa, ani z żadnym sztabem lotniczym. Pozostawiony był inicjatywie dowódcy dywizjonu. Płk. Sznuk[3]), ze swoim sztabem gdzieś się zawieruszył.



P-jedenastki

8 września sytuacja się nie zmieniła. O godzinie czternastej jedna z wysuniętych radiostacji nadała meldunek, że w rejonie Puław znajduje się wyprawa bombowa. Start dywizjonu pod dowództwem kpt. Wiórkiewicza nastąpił w trybie alarmowym. 121 eskadrę poprowadził kpt. Sędzielowski. Do spotkania z hitlerowskimi bombowcami nie doszło, ale lot ten zakończył się tragicznie. Gdy dywizjon dość zwartym szykiem wracał na lotnisko na wysokości 800 metrów, w rejonie Wisły koło Puław został ostrzelany celnym ogniem własnej artylerii przeciwlotniczej. Dwa pierwsze klucze nie ucierpiały od ognia, natomiast trzeci klucz, wpadając w zaporę ogniową został celnie ostrzelany. Kpt. Sędzielowski i kpr. Kubala ponieśli śmierć na miejscu, kpr. Krygier opuścił samolot przy pomocy spadochronu, był poważnie poparzony. Jeden samolot, na skutek odniesionych uszkodzeń, musiał lądować w polu. Pilot wyszedł cało, samolot uległ zniszczeniu.

Karygodne niedbalstwo naszych artylerzystów, kompletna ignoracja w rozpoznawaniu sylwetek własnych samolotów, drogo kosztowała dywizjon krakowski. Nastrój po tym locie wśród personelu latającego i technicznego stał się przygnębiający. Fakt ten nie był odosobniony, dużo lotników poległo od naszej artylerii i dużo zostało zniszczonych, tak bardzo potrzebnych wówczas samolotów (od własnej artylerii zginął również ppor. obs. Michał Brzeski z pułku lwowskiego).

Odtąd odczuwaliśmy dotkliwy brak materiałów pędnych. Loty zostały ograniczone do koniecznych, a więc głównie w celu rozpoznania postępów wojsk hitlerowskich. 12 września dotarło zarządzenie Naczelnego Dowódcy Lotnictwa włączenia dywizjonu do Brygady Pościgowej, która wtedy przebywała w tym rejonie i potrzebowała uzupełnienia. Już przedtem takie samo zarządzenie otrzymały wszystkie inne dywizjony myśliwskie lotnictwa armijnego z wyjątkiem dywizjonu poznańskiego. Nasz dywizjon posiadał jeszcze 13 samolotów zdolnych do lotów bojowych (najwięcej ze wszystkich dywizjonów armijnych).

W sztabie Brygady Pościgowej zadecydowano, że ze wszystkich uratowanych samolotów myśliwskich zostaną utworzone dwa dywizjony, a to warszawski i krakowski (46 samolotów P-11) i jedna eskadra rozpoznawcza (8 samolotów P-7). Brak materiałów pędnych był w dalszym ciągu bardzo poważny, szwankowała również łączność.

17 września po południu, na rozkaz Naczelnego Dowódcy Lotnictwa, brygada ewakuowała się do Rumunii. Do Czerniowiec przeleciały łącznie 43 samoloty brygady P-11 i P-7.

123 eskadra myśliwska (trzecia eskadra dywizjonu krakowskiego), na samolotach P-7, weszła w skład brygady pościgowej w dniu 26 sierpnia 1939 roku. 1 września działała w składzie IV dywizjonu warszawskiego, bazującego wtedy na lotnisku w Poniatowie, na północ od Warszawy. O godzinie 6.50 brygada, a w jej składzie 123 eskadra, wystartowała na zwalczanie wyprawy bombowej, osłanianej przez Me-109. W czasie walki zginął dowódca eskadry kpt. pil. Olszewski i pchor. pil. Antoni Danek. Ppor. Kawnik zestrzelił 1 He-111. Piloci eskadry zgodnie stwierdzili, że samoloty P-7 nie nadają się do walki z Me-109 i są niezdolne do pościgu za bombowcami.

Po południu doszło znów do walki powietrznej. Ppor. pil. Feliks Szyszka wyskoczył z płonącego samolotu, a wisząc na spadochronie został ostrzelany przez hitlerowskiego myśliwca. Znaleziono go niedaleko lotniska z 14 przestrzelinami. Dzięki wysiłkom lekarzy, udało się go uratować. Samolot kpr. pil. Nowakiewicza został poważnie uszkodzony w walce i nie nadawał się do dalszych lotów.

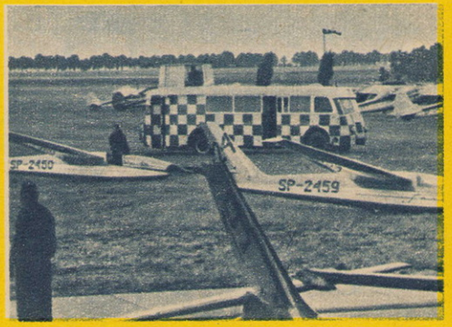
Do końca wojny eskadra, dowodzona przez ppor. Kawnika, działała w składzie brygady pościgowej. Wykorzystywano ją do lotów rozpoznawczych. Do Rumunii przeleciały 4 samoloty tej eskadry.

---

1) Messerschmitt-110 (Me-110), dwusilnikowy myśliwiec dalekiego zasięgu, załoga 2 osoby, uzbrojenie 2 działka pilota i 2 karabiny maszynowe strzelca, prędkość podróżna 480 km/h.

2) Lot wykonywałem wtedy na „jedynce" kpt. Sędzielowskiego. Samolot z numerem dwa był wtedy w naprawie.

3) Podczas wojny przebywał w Anglii i tam pozostał. Przed dwoma laty dowiedziałem się, że mianowano go tam generałem brygady.



Ryszard Gomółka

NA START

Wytoczyć ważki szybowców
z lepkiej ciemności hangaru
płachtę lotniska rozpostrzeć
na kole horyzontu
ranek skrzydłami otworzyć
słońce zawiesić na niebie
okiem wytyczyć szlaki
od progów chmur po bezkres
uchwycić grzywę wiatru
i lecieć lecieć
lecieć...

PO-2/CSS-13 ● OZNACZENIA

Do dyspozycji PKWN przydzielono w połowie sierpnia 1944 r. 10 samolotów Po-2 w wersji łącznikowej, należących do 4 i 5 eskadry lotnictwa łącznikowego. Ze względu na okres wojenny nosiły one radzieckie znaki wojskowe. Samoloty te wykorzystywane były najwięcej w lecie i wczesną jesienią. Później, ze względu na stopniowy rozwój komunikacji kolejowej i drogowej zapotrzebowanie na loty pocztowe i łącznikowe nieco zmalało, a jesienno-zimowa pogoda utrudniała wykonywanie lotów. Ogółem w 1944 r. samoloty te przewiozły 347 pasażerów i 61 722 kG poczty.

W końcu marca 1945 r. został utworzony Oddział Lotnictwa Cywilnego przy Dowództwie WP, obsługujący linie lotnicze LOT-u. Prócz samolotów Li-2 stanowiących podstawę sprzętu Oddziału — w jego skład wchodziło 105 samolotów Po-2 18-go pułku lotnictwa transportowego oraz 10 samolotów Po-2 8-ej samodzielnej eskadry lotniczej. Samoloty te służyły do przelotów do mniejszych miast. Do połowy 1945 r. nosiły one znaki radzieckie, a później otrzymały polskie szachownice. Używane były przede wszystkim do przewozu poczty. Część tych samolotów z powodu przechowywania na wolnym powietrzu nie nadawała się do lotu i wymagała naprawy. W dniu 15.XII.1945 r. 105 wymienionych samolotów Po-2 zostało przekazanych Ministerstwu Komunikacji dla aeroklubów. Z tego 5 samolotów otrzymały PLL LOT. Cztery z nich nie były używane, gdyż wymagały naprawy, a jeden (SP-ABZ) służył w 1946 r. do lotów technicznych i dyspozycyjnych. W 1947 r. jeden z nich (SP-ABN) został skasowany, a pozostałe przekazano aeroklubom.

Gdy w latach 1948—1950, PLL LOT podjął się zwalczania szkodników lasów i pól ziemniaczanych — zdecydowano uzupełnić sprzęt LOT-u samolotami rolniczymi PO-2. W tym czasie polski przemysł lotniczy produkował z licencji radzieckiej samoloty Po-2 pod oznaczeniem CSS-13, początkowo w wytwórni w Mielcu, później w WSK-Okęcie. W latach 1948—1955 zbudowano ich u nas około 550 szt. LOT w latach 1953—1955 otrzymał 20 samolotów CSS-13, z których jeden (SP-ASW) służył jako szkolny, zaś 19 dostosowano do celów rolniczych. Zakłady Sprzętu Lotnictwa Sportowego Nr 3 w Poznaniu wyposażyły je w wykonane wg radzieckiej dokumentacji urządzenia AP rozpylające proszki. Zbiornik dla 235 kG środków chemicznych był umieszczony w tylnej kabinie, wiatraczek napędzający mieszadło — między kabinami, a rozpylacz — pod kadłubem. Samolot CSS-13 opylał w ciągu godziny 16 do 36 ha, w zależności od rodzaju rozsypywanych środków. Wśród samolotów użytkowanych przez LOT znajdował się prototyp, czyli pierwszy egzemplarz CSS-13 zbudowany w Polsce (SP-AKZ z 1948 r.). Rolnicze CSS-13 były używane przez LOT w latach 1953—1956 i w 1956 r. zostały przekazane aeroklubom w związku z przejęciem przez aeroklub akcji opylania pól i lasów. Ostatni z przekazanych przez LOT samolotów wyszedł z użycia w aeroklubach w 1968 r.

Samoloty Po-2 oraz CSS-13 malowane były od góry na kolor zielonooliwkowy (khaki), a od dołu — na jasnoniebieski. Znaki rejestracyjne na bokach kadłuba oraz na górze skrzydeł były białe, zaś na spodzie skrzydeł — czarne. Piloci początkowo temu typowi samolotu nadali nazwę „Pociąk", później „Papaj". Po-2 używany był w ZSRR, Polsce, ChRL, NRD, Rumunii i na Węgrzech. Jest to jeden z bardzo nielicznych typów znajdujących się w użyciu aż 40 lat. W Polsce służy już 25 lat (obecnie użytkują go jeszcze niektóre aeroklubu); jest też używany w NRD.

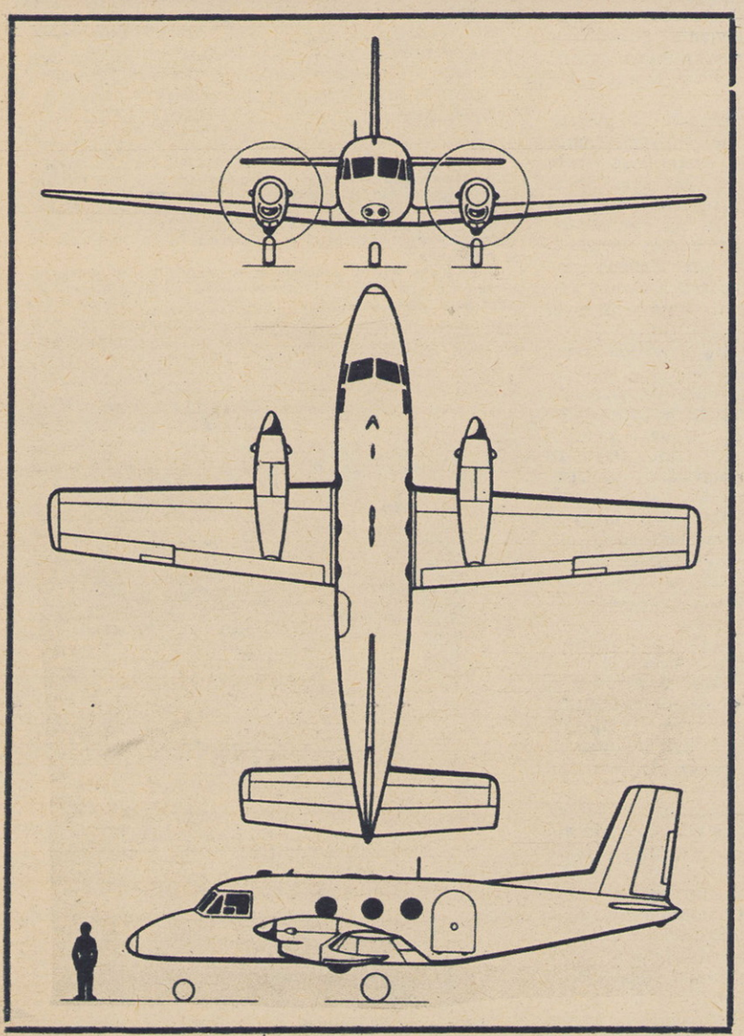
Mgr inż. ANDRZEJ GLASS

PO-2 I CSS-13 W PLL „LOT"

LP.	TYP	WERSJA	NR. FABR.	ZNAKI REJESTR.	LATA UŻYTKOWANIA										
					1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956
1	PO-2	Ł	4213	SP-ABN												
2	-"-	Ł	9847	SP-ABZ												
3	-"-	Ł	2713	SP-ACC												
4	-"-	Ł	7426	SP-ACE												
5	-"-	Ł	2044	SP-ADB												
6	CSS-13	R	48-013	SP-AKZ												
7	-"-	R	49-049	SP-AMT												
8	-"-	R	49-047	SP-AOK												
9	-"-	R	49-056	SP-AOU												
10	-"-	R	49-067	SP-APG												
11	-"-	R	0317	SP-ABA												
12	-"-	R	0345	SP-ABD												
13	-"-	R	0335	SP-ABF												
14	-"-	R	0348	SP-ABN												
15	-"-	R	0323	SP-ABR												
16	-"-	R	0329	SP-ABW												
17	-"-	R	0333	SP-ABZ												
18	-"-	R	0319	SP-ACN												
19	-"-	R	0322	SP-ADO												
20	-"-	R	0470	SP-AFL												
21	-"-	R	0408	SP-ATA												
22	-"-	R	0410	SP-ATB												
23	-"-	R	0409	SP-ASY												
24	-"-	R	0407	SP-ASX												
25	-"-	S	0403	SP-ASW												

OBJAŚNIENIA: WERSJA: Ł-ŁĄCZNIKOWA, R-ROLNICZA, S-SZKOLNA; ▭-NIEUŻYWANY, ●-PRZEKAZANY

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



IPD-6504 „BANDEIRANTE" ● BRAZYLIA

Przemysł lotniczy Brazylii nie jest wielki, ale rozwija się stale i systematycznie. Obecnie można tam odnotować szereg nowych, ciekawych osiągnięć. Jednym z nich jest lekki samolot transportowo-dyspozycyjny „Bandeirante". Projekt tego samolotu powstał w oddziale lotniczym instytutu IPD. Zespołem konstrukcyjnym kierował znany francuski konstruktor inż. Max Holste, twórca szeregu udanych samolotów, jak np. „Broussard", „Super Broussard" i inne. Prace nad projektem rozpoczęto w 1966 r., a w październiku 1968 r. odbył się oblot pierwszego prototypu. Projekt został zatwierdzony przez Ministerstwo Lotnictwa i spełnia wymagania brazylijskiego lotnictwa wojskowego, które zamówiło 80 samolotów. Może być używany do transportu 7—9 osób, do ewakuacji rannych, da się również przystosować do szkolenia i treningu w nawigacji.

IPD-6504 jest dwusilnikowym wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej. Skrzydła dwudzielne o wydłużeniu 8,1 z klapami dwuszczelinowymi. Procentowość profilu — 16% przy kadłubie i 13% na końcach. Kadłub konstrukcji półskorupowej.

Przewiduje się, że wersja seryjna będzie miała przedłużony kadłub dla przewozu 14 pasażerów. Drzwi z tyłu kabiny otwierają się w dół, tworząc schodki do wsiadania. Podwozie trójkołowe, wciągane. Podwozie główne jest wciągane w gondole silnikowe tylko częściowo, tak że część koła wystaje na zewnątrz, co nieco poprawia bezpieczeństwo przy lądowaniu przymusowym.

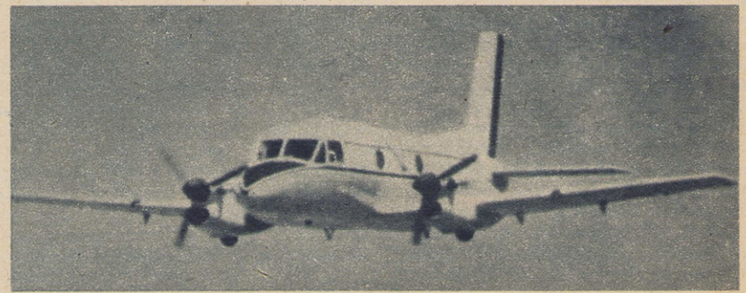
Silniki turbośmigłowe Pratt-Whitney PT6-A-20 o mocy 550 KM każdy, napędzają trójłopatowe śmigła o stałych obrotach z możliwością ustawienia w chorągiewkę. Samolot jest bogato wyposażony w elektroniczne urządzenia radionawigacyjne. (JS)

DANE TECHNICZNE

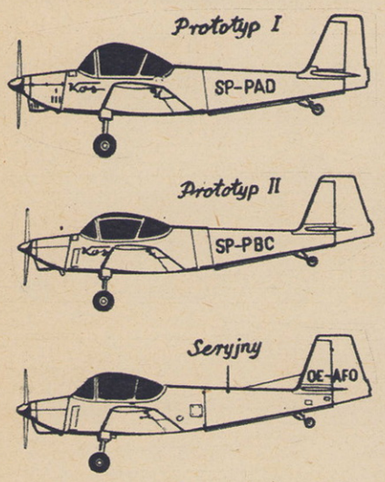
Wymiary: Rozpiętość — 15,42 m, długość — 12,47 m, wysokość — 5,17 m, pow. nośna — 29,17 m².

Ciężary: Ciężar własny — 2 550 kG, ciężar całkowity — 4 500 kG.

Osiągi: Prędkość max. (3 000 m) — 453 km/h, prędkość przelotowa (2 500 m) — 430 km/h, wznoszenie — 9 m/s, pułap — 9 000 m, start na 15 m — 370 m, lądowanie znad 15 m — 420 m, zasięg (5 000 m; rezerwa 30 min) — 1 850 km.



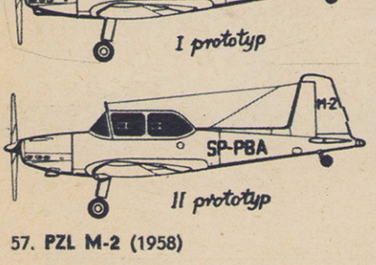
KONSTRUKCJE 25-LECIA PRL

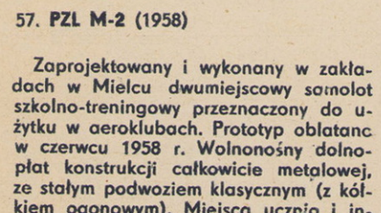


56. PZL-102 „KOS" (1958)

Lekki, dwumiejscowy samolot szkolno-turystyczny skonstruowany przez zespół WSK-Okęcie. Wolnonośny dolnopłat konstrukcji metalowej, kryty częściowo płótnem. Przednia część kadłuba konstrukcji kratowej, tylna – skorupowej. Kabina z dwoma miejscami obok siebie. Dwuster. Odsuwana osłona z plexi. Silnik płaski, 4-cylindrowy, w prototypie polski WN-1 (PZL-65) o mocy 65 KM; w wersji seryjnej (PZL-102B) zastąpiony mocniejszym Continental C-90-12F (95 KM). Wersja seryjna różni się od prototypu wydłużonym kadłubem, powiększonym usterzeniem kierunku oraz obniżoną kabiną. W ostatnich egzemplarzach wprowadzono płetwę przeciwkorkociągową. Wyprodukowano ogółem ok. 10 samolotów, głównie na eksport.

Rozpiętość – 8,49 m, długość – 6,97 m, pow. nośna – 11,02 m². Ciężar całkowity – 630 kG. Prędkość max. – 193 km/h, wznoszenie – 3,5 m/s, pułap 3 800 m, zasięg – 640 km.





57. PZL M-2 (1958)

Zaprojektowany i wykonany w zakładach w Mielcu dwumiejscowy samolot szkolno-treningowy przeznaczony do użytku w aeroklubach. Prototyp oblatano w czerwcu 1958 r. Wolnonośny dolnopłat konstrukcji całkowicie metalowej, ze stałym podwoziem klasycznym (z kółkiem ogonowym). Miejsca ucznia i instruktora – jedno za drugim, pod oszkloną odsuwaną do tyłu osłoną. Silnik płaski 6-cylindrowy Praga M-208B „Doris B" (220 KM). Śmigło drewniane, stałe. Ze względu na wady silnika, samolot nie wszedł do produkcji seryjnej. Zbudowano tylko dwa prototypy, różniące się niektórymi szczegółami (m. in. powiększono usterzenie poziome).

Rozpiętość – 9,50 m, długość – 7,62 m, pow. nośna – 13,6 m². Ciężar – 1 067 kG. Prędkość max. – 253 km/h, wznoszenie – 6,3 m/s, pułap – 5 475 m, zasięg – 600 km.

W lotniczej KSIĘGARNI

Lotnikom września 1939 r. — Pomnik por. pil. Stefana Okrzei. Sport i Turystyka, Warszawa 1968 r, str. 24, fot. 6. Cena zł. 9

W historii oręża polskiego złotymi zgłoskami zapisali się nasi lotnicy walczący na różnych frontach drugiej wojny światowej. Wielu z nich poległo i właściwie każdemu z nich należałoby poświęcić osobne wspomnienie. Bowiem życiorys taki — to karta bohaterskiej walki i poświęcenia dla Polski. Nazwisko por. pil. Stefana Okrzei ze 112 eskadry myśliwskiej stało się symbolem wspaniałej postawy naszych lotników w pamiętnych dniach września 1939 r. Na przestarzałych samolotach, walcząc z wielokrotnie silniejszym wrogiem, zaopatrzonym w najnowocześniejszy wówczas sprzęt, usiłowali osłonić polskie niebo. Wprost wierzyć się nie chce że na powolnych, słabo uzbrojonych P-11 potrafili zestrzeliwać myśliwskie „Messerschmitty". Zdumienie ogarnia, że polscy lotnicy odważali się rozpoznawać pancerne kolumny niemieckie na R-XIII — samolotach, które miały mniejszą prędkość niż wiele maszyn używanych wówczas jako turystyczne w aeroklubach. I choć nasi piloci nie byli w stanie odwrócić biegu wydarzeń i uchronić polskich miast i wsi od niemieckich bomb, to jednak płacąc życiem własnym toczyli zacięty bój z faszystowskim najazdem. Omawiany tu tomik wydany nakładem Rady Ochrony Pomników Walk i Męczeństwa poświęcony jest lotnikowi września Stefanowi Okrzei, rodzonemu bratu słynnego rewolucjonisty 1905 roku.

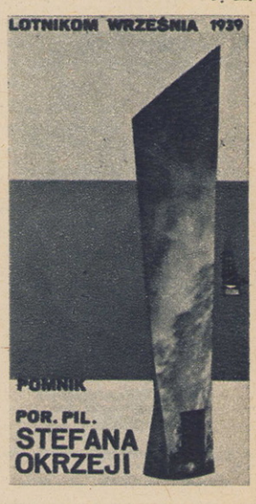
Przy szosie prowadzącej z Wyszkowa do Serocka, przy skrzyżowaniu drogi do wsi Kręgi Stare stoi niezwykły pomnik. W pustkowiu, wśród łanów ponad 4-metrowej wysokości żelbetowa bryła zaryta głęboko w ziemię przedstawia fragment złamanego śmigła samolotu. To właśnie dokładnie w tym miejscu 5 września 1939 r. spadł samolot myśliwski P-11 z biało-czerwonymi szachownicami na skrzydłach. Samolot, którego pilotem był porucznik Stefan Okrzeja. Ktokolwiek będzie przejeżdżał obok tego miejsca, radzę aby zatrzymał się choć na chwilę i przeczytał napis na marmurowej płycie: „Tu dnia 5.IX.1939 r. poległ w obronie ojczyzny w walkach z hitlerowskim najeźdźcą porucznik-pilot STEFAN OKRZEJA, Cześć Jego pamięci!"

Prócz życiorysu Okrzei i krótkiego omówienia walk powietrznych we wrześniu 1939 r. książeczka zawiera urywki przemówienia ówczesnego Ministra Obrony Narodowej, Marszałka Polski Mariana Spychalskiego. Na końcu streszczenia treści w języku rosyjskim, niemieckim, francuskim, angielskim.

W książeczce jest jedna nieścisłość. Czytamy tam: „5 września po południu na patrol wystartował z lotniska w Zielonce klucz samolotów P-11, dowodzony przez por. Okrzeję." Otóż 112 esk. myśl., w której latał Okrzeja przeniosła się (skutkiem możliwości zbombardowania) w dniu 3 września z Zielonki na inne lotnisko, z którego startowała do lotów bojowych.

Dobry projekt okładki pomysłu Zofii Rutkowskiej. Bardzo ładne zdjęcia wewnątrz książeczki wykonał Adam Kaczkowski.

J. K.



POCZTA LOTNICZA

SONDY

Andrzej Futerleib — Wrocław. Dziękujemy za nadesłane pocztówki rysunkowe. Sondy pomiarowe mogą być umieszczone w różnych miejscach, w zależności od wersji danego samolotu.

APARATURA KIERUJĄCA

Lucjan Skowroński — Zduńska Wola. W chwili obecnej nie ma w sprzedaży aparatur do zdalnego kierowania modeli. Aparatura importowana jest przydzielana modelarzom APRL.

SAMOLOT NIESYMETRYCZNY

Tadeusz Laurentowski — Trzebież Szcz. Samolot niesymetryczny, który Pana zainteresował, to Blohm — Voss BV-141 z okresu II wojny światowej. Konstruktorom chodziło o uzyskanie dobrej widoczności i dobrego pola ostrzału dla samolotu rozpoznawczego.

JESZCZE RAZ „APOLLO-9"

Marek Jakobiszyn — Wrocław, K. Zem — Kraków. Na zdjęciu zamieszczonym w „SP" nr 18 z 1969 r. istotnie widoczny jest astronauta D. Scott, sfotografowany podczas pracy na zewnątrz kabiny „Apollo-9" przez R. Schweickarta z LM.

WIROPŁATY

Zbigniew Tomkiel — Świdwin. Dziękujemy za bardzo miły list. Postaramy się spełnić prośbę i zamieścić nieco szczegółów konstrukcyjnych dotyczących wirników i wiropłatów I. Bensena. Cieszymy się, że cykl artykułów mgra R. Kosioła znajduje uznanie wśród Czytelników

PISALIŚMY

Marek Kliz — Gdańsk. Niestety nie jesteśmy w stanie odpowiadać na taki zalew pytań. Zwłaszcza, że odpowiedzi na nie można przecież znaleźć w „Poczcie lotniczej" lub w rocznikach naszego tygodnika.

HISTORIA WOJENNA

Władysław Smyk — Strzegom. Opisana w liście historia z uszkodzonym bombowcem jest całkiem prawdopodobna.

REKORD X-15

Leszek Porowski — Gdańsk-Wrzeszcz. Rekord wysokości ustanowiony przez samolot X-15 wynosi 107,96 km.

NIESTETY

Władysław Białek — Kończyn, pow. Sulęcin. Proponowane rozwiązanie techniczne nie spełni założeń.

UZUPEŁNIAMY SWOJĄ BIBLIOTEKĘ

Dr inż. Edmund Cichosz — Warszawa, ul. Nowolipki 25b m. 30 w związku z opracowywaniem książki pt. „Fantaści lotnictwa i ich konstrukcje" wypożyczy, wymieni lub odkupi wszelkie materiały (w języku polskim i obcym, głównie wydane przed 1939 r.), dotyczące historii rozwoju lotnictwa, ze szczególnym uwzględnieniem aparatów latających o niekonwencjonalnym układzie.

LEKARZ ODPOWIADA

KAZIMIERZ FIOŁEK — KRAKÓW. Jesteśmy obecnie świadkami niezwykle szybkiego rozwoju techniki lotniczej, co umożliwia wykonywanie lotów w każdych warunkach z dużymi prędkościami i na dużych wysokościach. W związku z tym rosną również wymagania w stosunku do personelu latającego i kandydatów, zarówno pod względem ich sprawności fizycznej jak i poziomu wiedzy teoretycznej. Jednym z zasadniczych czynników, warunkujących szkodliwy wpływ wysokości na ustrój ludzki, jest ogólne działanie obniżonego ciśnienia atmosferycznego, czyli mechaniczne działanie hipobarii. Przejawia się ono przede wszystkim w jamach ciała zawierających powietrze lub gazy, bądź też związane jest ze zmianą stężenia gazów rozpuszczonych w płynach i tkankach ustroju. Określamy to działanie jako mechaniczne, gdyż opiera się ono na prawach kinetyki gazów. Efekt rozszerzenia się gazów w przewodzie pokarmowym będzie różnił się w zależności od ilości gazów w tym przewodzie od osiągniętej wysokości i prędkości wzlotu. Najczęstszym objawem aeroembolizmu są bóle w okolicach stawów, które w kolejności zajmują staw barkowy, łokciowy, nadgarstkowy i kolanowy. Mogą one mieć różne nasilenie.

W celu zapobieżenia chorobie dekompresyjnej niektórzy specjaliści proponują badanie wrażliwości personelu latającego na tę chorobę. Większość wymienionych objawów ustępuje po zejściu z wysokości, niektóre jednak, jak np. objawy skórne, mogą utrzymywać się przez kilka dni. Radykalnym środkiem, zapobiegającym wystąpieniu zaburzeń w czasie lotu na znacznych wysokościach, jest stosowanie kabiny hermetycznej, która wykluczy możliwość mechanicznego zadziałania hipobarii na ustrój.

MAREK WIERZBICKI — NOWY SĄCZ. Po uzupełnieniu protetycznym brakujących dwóch zębów przedtrzonowych i jednego siekacza może kolega starać się o przyjęcie na szkolenie lotnicze

ROBERT CICHOCKI — NOWA SÓL. Kandydat na skoczka spadochronowego musi mieć dobrą budowę układu ruchowego kończyn dolnych. Kończyny dolne są narażone na urazy podczas lądowania skoczka. Stopy, jako aparat oporowy ze swoimi łukami czynnościowymi, dają sprężystość, która amortyzuje wstrząsy przy skoku. Uprawianie sportu i ćwiczenia gimnastyczne mogą wpłynąć korzystnie na stan kończyn.

Z opisu swojego stanu zdrowia wynika, że Kolega może się starać o przyjęcie na szkolenie lotnicze.

DR MED. HENRYK KLIMEK

ZBIERAMY ZNACZKI

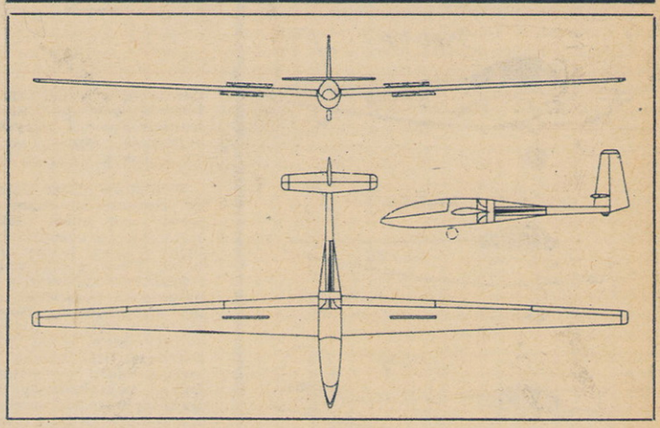
DEMOKRATYCZNA REPUBLIKA WIETNAMU. Naloty samolotów amerykańskich, które zrzuciły na Demokratyczną Republikę Wietnamu ponad milion ton bomb, zniszczyły tysiące budynków mieszkalnych, szkół, szpitali, kościołów i pagód, dziesiątki miast i osiedli, dróg i linii kolejowych. Oto seria znaczków DRW przedstawiająca zniszczenia i odbudowę zbombardowanych obiektów. (E)

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

ARTYLERIA PRZECIWGRADOWA

Przygotowania do kolejnego otwarcia ognia artyleryjskiego specjalnymi pociskami... do chmur gradowych. Na zdjęciu: dowódca pododdziału artylerii przeciwgradowej służby hydrometeorologicznej Armeńskiej Republiki Radzieckiej — Choren Abramian. W tej właśnie chwili artyleria tego rodzaju chroni przed gradem pola uprawne i winnice w rejonie jeziora Ajgerlicz. Okazuje się, że nawet groźna broń, może znaleźć, jak najbardziej pokojowe zastosowanie.

MOTOSZYBOWIEC „SIRIUS"

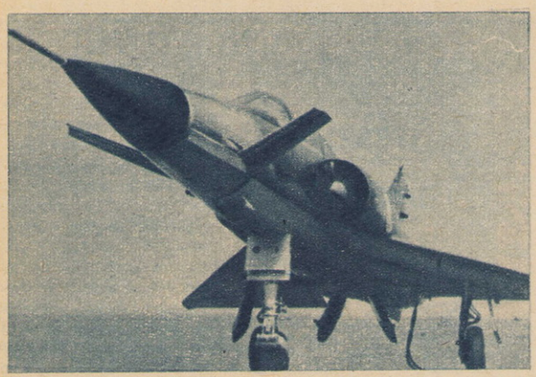


Motoszybowiec 1-miejscowy „Sirius" jest rozwinięciem metalowego szybowca wyczynowego VFW FK-3. Interesująco został rozwiązany napęd. Silnik Nelson o mocy 43 KM napędza 8-łopatowy wentylator umieszczony w obudowie tunelowej. Łopaty są duralowe; w przyszłości będą laminatowe. Linia ciągu silnika przechodzi przez środek ciężkości motoszybowca, co korzystnie wpływa na własności pilotażowe przy przejściu z fazy lotu napędowego do szybowcowego. Własności lotne szybowca wyczynowego FK-3 zostały przy tym nie zmienione.

Dotychczasowe próby w locie wykazały, że start, wznoszenie i lot napędowy „Siriusa" jest bardzo zbliżony do cech maszyn odrzutowych. Zamierza się zbudować motoszybowiec 2-miejscowy.

Rozpiętość — 17,54 m, długość — 7,35 m, wysokość — 1,8 m, pow. nośna — 13,8 m², wydłużenie — 22. Ciężar własny — 290 kG, ciężar całkowity — 400 kG. Doskonałość max. — 38, min. opadanie — 0,65 m/s. Prędkość max. — 270 km/h, prędkość przelotowa — 150 km/h, prędkość min. — 65 km/h. Rozbieg — 125 do 140 m. Dopuszczalne przeciążenia: +6,1 g i —4,1 g.

Silnik 4-cylindrowy, dwusuwowy, o mocy 43 KM przy 4 000 obr/min. Podwójny system zapłonowy. Paliwo — mieszanka 1:32. Okres międzyprzeglądowy — 800 h pracy. Zbiornik paliwa — 32 l (wystarcza na 2,5 h lotu).



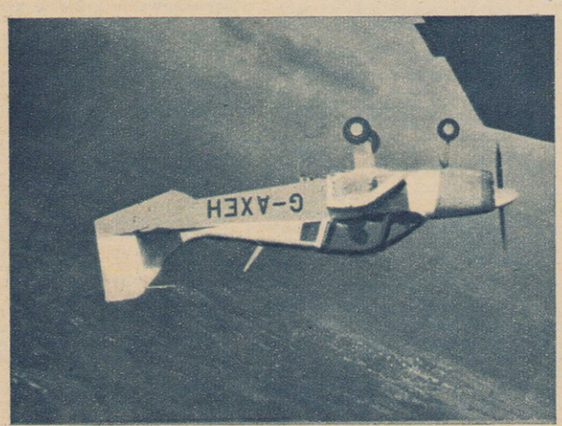
„MIRAGE" Z WĄSAMI

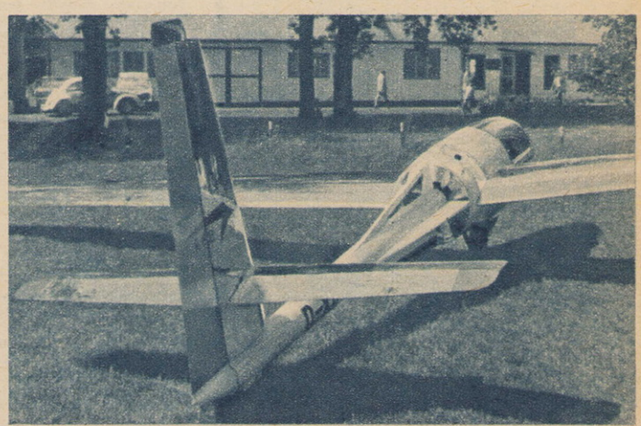
Tak nazwali lotnicy nową wersję francuskiego samolotu „Mirage-5—Milan". Dodane małe skrzydła przednie poprawiły własności lotne samolotu w zakresie małych prędkości — przy starcie i lądowaniu. Próby wykazały zmniejszenie prędkości przeciągnięcia o 20—25 km/h oraz skrócenie długości startu i lądowania o 7—10%. Skrzydła te są składane w locie. Przewiduje się, że podobne rozwiązanie zostanie zastosowane w naddźwiękowym samolocie pasażerskim „Concorde".

NOWY SAMOLOT TRENINGOWY

Beagle B-125 „Bulldog", to nowa wersja znanego brytyjskiego samolotu sportowego B-121 „Pup". „Bulldog" jest wojskowym samolotem treningowym, dopuszczonym do pełnej akrobacji.

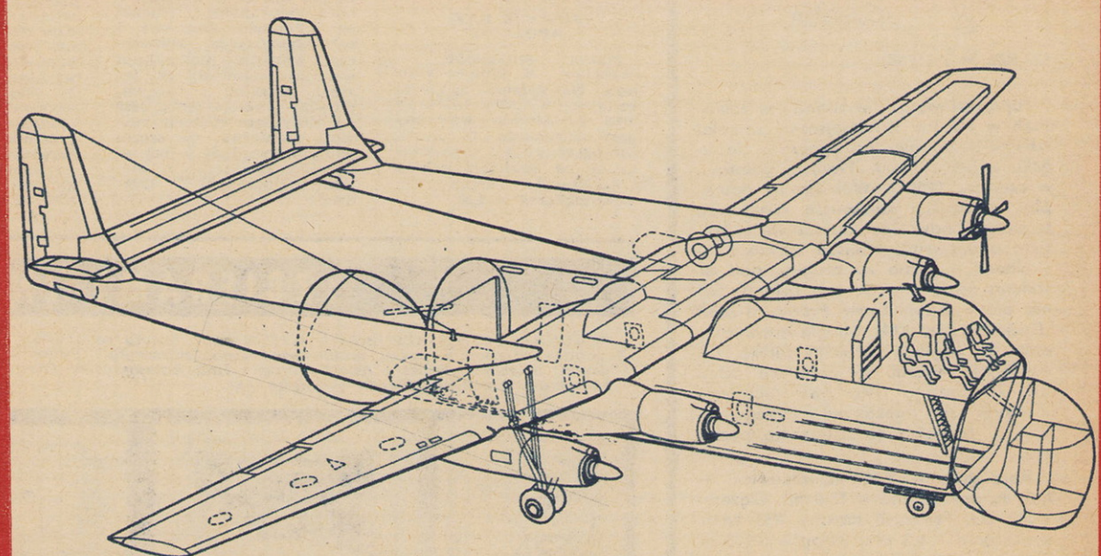
Rozpiętość — 10,06 m, długość — 7,07 m, wysokość — 2,28 m. Ciężar całkowity max. — 1 066 kG. Silnik Lycoming IO-360AIC o mocy 200 KM. Śmigło przestawialne. Dwa miejsca obok siebie. Szerokość kabiny — 1,14 m. Prędkość max. — 252 km/h, wznoszenie — 5,85 m/s, start na przeszkodę 15 m — 334 m, zasięg — 1010 km.





SAMOLOT TRANSPORTOWY „ARGOSSY"

Przekrój perspektywiczny przedstawia brytyjski turbośmigłowy samolot transportowy bliskiego zasięgu „Argossy". Prototyp oblatany został w 1959 r. Jest obecnie używany w liczbie 69 maszyn przez dwa towarzystwa lotnicze oraz brytyjskie lotnictwo wojskowe.

Rozpiętość — 35,05 m, długość — 26,44 lub 27,13 m. Pojemność komory ładunkowej 104,22 m³, długość komory — 14,33 m, szerokość — 3,05 m. Zabiera do 89 pasażerów lub 48 chorych na noszach. Ciężar całkowity max. — 47 610 kG. Prędkość przelotowa max. — 465 km/h, prędkość startowa — 185 km/h, prędkość lądowania — 222 km/h. Zasięg max. — 6 401 km, zasięg z ładunkiem 14 060 kG — 1 667 km. Rozbieg — 1 418 m, dobieg — 1 112 m. 4 silniki RR „Dart" o mocy 2 100 do 2 680 KM każdy.

Na rysunku pokazane zostały odchylone włazy do komory ładunkowej.